

Internationale Eisenbahnverträge

und speciell

die Berner Convention

über das

internationale Eisenbahn-Frachtrecht.

Von

Dr. F. Meili,
Advocat, Professor der Rechte an der Universität Zürich
und Privatdocent am Schweizerischen Polytechnikum.

Hamburg 1887.
Verlag von J. F. Richter.

Seinem verehrten Collegen

Herrn Dr. jur. Heinrich Fick,

ordentl. Professor in Zürich

dem hervorragenden Förderer der Berner Convention

gewidmet

vom Verfasser.

Vorwort.

Die vorliegenden Ausführungen sind ein Beitrag, den ich für „das Handbuch des Völkerrechts" von v. Holtzendorff (III, S. 259—315) geschrieben habe.

Die kleine Arbeit wird in Form dieser Broschüre, ergänzt durch einige Zusätze und namentlich bereichert durch den Abdruck der Berner Convention, separat herausgegeben. Ich hoffe, sie erwecke wegen der darin behandelten Fragen einiges Interesse.

Insbesondere schien es mir wichtig, das neue und so bedeutungsvolle völkerrechtliche Document über das Eisenbahnfrachtrecht ungesäumt zur allgemeinen Kenntniß zu bringen. Die Convention enthält ein internationales Rechtsbuch, das dem commerciellen Verkehre einen immensen Nutzen bringen wird, weil in ihm die großen Fragen über den internationalen Waarentransport durch Eisenbahnen einheitlich und klar geordnet sind. Die Convention hat also für die Kaufleute und Gewerbtreibende ein sehr actuelles Interesse.

Aber auch die Juristen werden mir hoffentlich Dank wissen, daß ich ihnen jenen wichtigen Codex vorführe. Er wird sie dazu veranlassen, dem von ihnen noch lange nicht genügend gewürdigten Gebiete des Eisenbahnrechts eine neue und erweiterte Aufmerksamkeit zuzuwenden, wie denn diese Disciplin durch das internationale Rechtsbuch un-

streitig auf eine höhere Warte gestellt worden ist: das Eisenbahn-recht ist zu einem Weltrechte geworden und jetzt ist die Zeit gekommen, in der die Prolegomena eines rechtsvergleichenden Welteisenbahnrechts geschrieben werden sollten. Diese erweiterte Rechtsdisciplin verlangt billigerweise auch eine eingehende theoretische Behandlung an den Universitäten und technischen Hochschulen. Das gleiche Bedürfniß macht sich auch geltend mit Bezug auf das Telegraphen-, Telephon- und Post-Recht, wie nicht minder hinsichtlich des sog. gewerblichen und literarischen Eigenthums in allen seinen Verzweigungen. Die Sachverständigen werden mir kaum opponiren, wenn ich sage, daß sich auf einzelnen Gebieten der genannten Materien ein förmlicher Rechtsnihilismus breit macht, an dessen Stelle nach und nach ein Rechtsidealismus treten muß. Das moderne Recht der Transport- und Communicationsanstalten, das heutige Industrierecht bezüglich des Marken- und Patentschutzes, des Firmenrechts und des Rechts der Fabriken, ferner das Recht der Literatur und Kunst sollte auch an den Deutschen Hochschulen nicht verkümmert werden, wie es gewöhnlich geschieht. Auch das moderne Recht muß zur Geltung gelangen, obschon ihm die Weihe einer ehrwürdigen Tradition fehlt. Wer soll aber den Anfang machen, mit dem hergebrachten Systeme zu brechen? In erster Linie dürfte meines Erachtens wohl die Schweiz die Pflicht haben, für die Dogmatik und Ausbildung aller dieser großen modernen Rechtsmaterien zu sorgen. Denn es wäre offenbar verkehrt, wenn die Schweiz die Uebertragung der stolzen internationalen Ehrenposten, die sie in diesen Gebieten bekleidet, als eine natürliche Huldigung der Völkergemeinschaft ansehen würde. Indem die civilisirten Völker die Schweiz zur Depositarin so vielfacher internationaler Institute machten, durften sie billigerweise auch hoffen, daß das öffentliche und private Recht derselben auf diesem neutralen Boden eine besondere dogmatische Unterstützung und theo-

retische Würdigung finden werde. Einzelnes geschieht ja unstreitig in dieser Richtung. Allein es scheint mir, das Recht jener internationalisirten Materien sollte in allen seinen Theilen ex professo gelehrt und gelernt und ein steter Zusammenhang geschaffen werden mit den verschiedenen internationalen Büreaux in Bern: der wissenschaftliche Vertreter dieser großen Materien wäre der erkorene Rechtsconsulent und Begutachter in allen wichtigen Fragen und er hätte auch an den internationalen Congressen Theil zu nehmen. Er hätte überdies Vorsorge dafür zu treffen, daß die von den internationalen Büreaux publicirten Zeitschriften sich auch mit Rechtsfragen in wissenschaftlicher Weise befassen würden. Ich habe die diesfälligen Leistungen aller Büreaux von jeher verfolgt, allein ich bin ein sehr mäßiger Bewunderer der bisherigen Publicationen, wiewohl ich zugebe, daß ich mir über die technischen Abhandlungen ein Urtheil nicht anmaße. Was ich sage, bezieht sich auf die juristischen und staatsrechtlichen Erörterungen.

Durch die Creirung einer selbständigen Lehrstelle für alle genannten internationalisirten Institute und durch die Uebertragung der scizzirten Competenzen an den Träger der Stelle würde die Schweiz den Völkern den richtigen Dank abstatten für die Vertrauensposten, die ihr eingeräumt wurden. Auf diese Weise könnte die neutrale Schweiz auch eine erhabene Rolle im Dienste des Rechtes und des Friedens übernehmen: sie würde ein Herold im großen Vorbereitungs- und Werdeprocesse eines jus universum, als dessen leuchtende Vorbilder die erwähnten Rechtsunionen vor uns stehen. Gerade die Schweiz ist wie vielleicht kein anderer Staat im gleichen Grade geeignet, im Sinne allmäliger Rechtsausgleichung zu wirken. Für diese Führerrolle im internationalen Rechte kann es nur überaus nützlich sein, wenn der Schweizerische Staat auch die Eisenbahnen verstaatlicht und wenn er also in dieser Beziehung

das Beispiel nachahmt, mit welchem unser großer Nachbarstaat vorangegangen ist.

Der Gotthardvertrag, an dessen loyaler Auslegung Deutschland, Italien und die Schweiz interessirt sind, gelangt in dieser Arbeit zum ersten Male zu einer juristischen Besprechung. Der Vertrag ist nicht so einfach, wie man zunächst glauben sollte. Ueberdies kann er später zu hoher practischer Bedeutung gelangen.

Zürich, im Dezember 1886.

Inhaltsangabe.

Fünfte Gruppe:

Beilagen.

Die Berner Convention in Deutscher und Französischer Sprache.

Einleitung.

Keine Verkehrsanstalt hat vermöge der durch sie herbeigeführten Ueberwindung von Zeit und Raum so sehr wie gerade die Eisenbahnen dazu beigetragen, die Idee zu kräftigen, daß die Völker nicht von einander abgeschlossen sein können, sondern daß sie durch ein gemeinsames organisches Band mit einander verknüpft sind. Allerdings stehen die Eisenbahnen dem geflügelten Worte, das durch Telegraphie und Telephonie weitergetragen wird, hinsichtlich der Schnelligkeit nach, allein die Eisenbahnen riefen vermöge der breiten Umständlichkeit ihrer ganzen beruflichen Einrichtung so viele Berührungen intensiver Art zwischen den Staaten hervor, daß ihretwegen für das internationale Recht weit mehr juristische Fragen in den Vordergrund traten als bei dem Institute der Telegraphie, um von der noch ganz jungen Telephonie nicht weiter zu reden. Für das internationale Recht also haben die Eisenbahnen eine höhere Bedeutung als die eben erwähnten Communicationsmittel.

Es leuchtet ein, daß die Rechtsverhältnisse einer so verwickelten Einrichtung wie die Eisenbahnen sind, von verschiedener Art sein können und müssen, — auch auf dem hier allein zur Sprache zu bringenden Boden des internationalen Rechts.

Denn wie im *innern* Staatswesen die Entstehung, der Bau, der Betrieb und die Beendigung beziehungsweise die Fusion und Liquidation der Eisenbahnen eine Menge von Fragen des Staats- und Privat-Rechts aufwerfen, so spiegeln sich ähnliche Streitigkeiten in den internationalen Beziehungen wieder, nur mit der Complication, daß sich dabei das Eisenbahnrecht verschiedener Staaten berührt und daß es auf dem internationalen Rechtsterrain eine *einheitliche* Lösung verlangt.

Wir werden im Verlaufe unserer Betrachtung (die übrigens naturgemäß nur eine Skizze sein will) sehen, daß auf diesem Felde internationalen Verkehrsrechts das Eisenbahnrecht vielfach collidirt und daß es zuweilen schwer ist, die Ansichten zu versöhnen: die Jurisprudenz muß hier diejenige Aufgabe lösen, mit welcher ihr die Technik behufs glücklicher Kreuzung der Eisenbahnzüge vorangegangen ist; denn es ist auch ein Kreuzungspunkt des Rechtes, der dabei überwunden werden muß durch harmonische Ausglättung. Wir stehen

noch am Anfange dieser der Jurisprudenz obliegenden Aufgabe, allein die folgende Darstellung wird zeigen, daß schon Tüchtiges geleistet worden ist und daß wenigstens in einzelnen Gebieten Vorarbeiten internationalen Eisenbahnrechts parat liegen, welche eine nahe Zeit in positive Schöpfungen umwandeln wird. Es sind Früchte, welche unter dem Sonnenblicke eines internationalen Rechtsidealismus ohne große Schwierigkeiten gepflückt werden können.

Wenn nicht alle Zeichen trügen, so wird das internationale Eisenbahnrecht auch der Vorbote einer größern Zukunft in der Jurisprudenz sein: es wird den Grundstein legen zu einem universellen Eisenbahnrechte. Insbesondere wird sich dasjenige Privatrecht, welches für internationale Beziehungen vertraglich festgestellt wird, bald zu einem direct unter den civilisirten Staaten gültigen Eisenbahnrechte, zu einem Europäisch-einheitlichen Welteisenbahnrechte ausweiten; was die »disciplina navalis« der Hauptsache nach seit alten Zeiten ist, wird von dem Eisenbahnrechte im Tempo der Locomotive nachgeholt werden. Dieses neue Recht wird dann auch der juristische Herold sein für die Ausbildung eines ebenso direct geltenden Handels- und Wechselrechts und für die Annäherung aller Rechtsbeziehungen, die der kosmopolitische Mensch zum Menschen haben wird.[1])

Die mir zugefallene Aufgabe ist nun freilich an diesem Orte eine von dem erwähnten Zukunftsbilde weit entfernte. Es wird sich hier bloß darum handeln, diejenigen internationalen Verträge, zu welchen die Eisenbahnanstalten Veranlassung gegeben haben, juristisch vorzuführen. Indessen muß in dieser Skizze eine weise Mäßigung beobachtet werden. Das Actenmaterial der betreffenden Verträge ist überaus groß und weitschichtig, allein wenn man sich anschickt daraus die juristische Essenz zu ziehen, so muß leider anerkannt werden, daß die Ausbeute gering ist.

Die Eintheilung der Eisenbahnverträge.

Es braucht nicht besonders betont zu werden, daß es sich hier bloß handeln kann um Eisenbahnverträge, welche zwischen einzelnen Staaten inter se abgeschlossen worden sind. Die innerstaatlichen Vereinbarungen, welche mit den Eisenbahnunternehmungen zu Stande kommen, berühren uns nicht. Es sind also auszuscheiden die sogenannten Verstaatlichungsverträge, welche einzelne Staaten (wie Preußen) mit Privatbahnen abgeschlossen haben, ebenso z. B. die Verträge des Französischen Staates mit den in Frankreich existirenden Eisen-

[1]) G. Cohn, System der Nationalökonomie I, S. 447, führt mit Recht aus, daß die Eisenbahnen unificirend und centralisirend wirken: „Die Eisenbahnfahrt, welche in einem einzigen Tage die Gränzen von 30 souveränen Staaten durchschneidet, sie durchschneidet allmälig auch die Traditionen, welchen diese Gränzen noch entsprechen."

bahngesellschaften und nicht minder Verträge über Eisenbahnverbände in dem einen und gleichen Staate.

Aehnlich wie das Eisenbahnrecht in seinen Verzweigungen eine geradezu systemflüchtige Materie ist, so erscheint es auch keineswegs einfach die internationalen Eisenbahnverträge nach einem logischen Principe zu ordnen und zu gruppiren.

Ich habe gefunden, es dürfte die Materie der Eisenbahnverträge, soweit sie juristisch überhaupt und speciell völkerrechtlich relevant ist, nach folgenden Gesichtspunkten erörtert werden.

I. Verträge über den Bau und Betrieb von internationalen Eisenbahnlinien.

Wir werden sofort sehen, daß unter diese Gruppe verschiedene Vertragsspecialitäten subsumirt werden müssen.

II. Verträge über die pecuniäre Unterstützung einer für den internationalen Verkehr bedeutenden Eisenbahnlinie.

Es wird sich rechtfertigen sich hier lediglich an ein Hauptparadigma (den Gotthardbahnvertrag) zu halten.

III. Verträge über die technische Einheit der internationalen Eisenbahnlinien.

IV. Verträge über das internationale Eisenbahnprivatrecht.

V. Verträge über den internationalen Strafrechtsschutz der Eisenbahnen.

Erste Gruppe.

Verträge über den Bau und Betrieb von internationalen Eisenbahnen.

A. Die einzelnen Modalitäten.

Literatur: Bulmerincq in Marquardsen's Handbuch des öffentlichen Rechtes I, 2, S 276 und 277. — Calvo, Droit internat. II, S. 514–520, § 1428 – 1434. — D. D. Field, Projet, übersetzt von A. Rolin, S. 255 ff. (Art. 423 ff.). — Martens (ed. Bergbohm) Völkerrecht II, S. 264 (§ 62). — Heffter, Völkerrecht, § 241. — Bluntschli, Völkerrecht, 3. Aufl., S. 32.

Die Mission der Eisenbahnen ist eine universelle. Ihre Thätigkeit erschöpft sich auch naturgemäß nicht darin, daß sie an der Gränze eines Staatsgebietes aufhören: sie sind umgekehrt ihrer inneren Natur nach für die geographischen Gränzmarken unempfindlich und von den Launen und Zufälligkeiten politischer Abgränzung unabhängig. Damit also der Zweck der Eisenbahnen erfüllt werden kann, ohne daß in das (ober- oder unterirdische) Souveränitätsgebiet der einzelnen Staaten rechtswidrig eingegriffen wird, sind eben die Eisenbahnstaatsverträge nöthig. Ueberall da, wo ein Staat in einem fremden Staate eine Eisenbahn bauen oder betreiben will oder da wo bloß das Theilstück einer Eisenbahnanstalt zwischen Gränzgebieten zweier Staaten liegt oder da wo eine Eisenbahn bloß auf das Terrain eines Nachbarstaats ausmündet, bedarf es der internationalen Vertragsthätigkeit. Es muß der betheiligte Staat über die Zuläſſigkeit der Eisenbahnbauten gefragt werden, es bedarf einer Ueberwachung der erstellten Bahn und es ist nöthig, eine Verständigung über die Art des Transportbetriebes, ferner über die verschiedenen Interessen der Zollfragen, der Polizei, über die Behandlung der Post- und Telegraphen-Administration und andere Fragen mehr zu erzielen.

Die diesfälligen Verträge lassen sich nach dem Vorgange von Bulmerincq etwa folgendermaßen specificiren:

1. Verträge, welche den Bau einer internationalen Gränzverbindungsbahn im Auge haben. Hierher gehört z. B. die Convention

Frankreichs mit Belgien vom 15. Januar 1866 (Archives diplomatiques, 1866, IV, p. 147), ebenso diejenige Rußlands mit Oesterreich vom 18. Mai 1869 (Archives diplomatiques, 1873, II, p. 711).

2. Verträge, welche die Herstellung einer gemeinschaftlichen internationalen Eisenbahnstation bezwecken. Hierher gehört z. B. die Convention Frankreichs mit Italien vom 20. Januar 1879 (Martens, Nouveau Rec. Génér. VI, Série 2, p. 470).
3. Verträge, welche sich auf alle möglichen Verhältnisse der Eisenbahnen angränzender Staaten beziehen. Hierher gehört z. B. die Convention Belgiens mit den Niederlanden vom 9. November 1867 (Archives diplomatiques, 1868, II, p. 746). Ferner die Convention Oesterreich-Ungarns mit Italien vom 2. October 1879 (Martens, Nouv. Rec. Génér. VI, Série 2, p. 356). Diese Verträge enthalten Bestimmungen über die möglichst directe Verbindung der zwei Eisenbahnanstalten ꝛc., die möglichst genaue Correspondenz der Züge, ferner eine Vereinbarung über die Besorgung der Post und der Telegraphie, über die Gleichstellung der beiderseitigen Angehörigen der verschiedenen Staaten mit Bezug auf die Transportart, den Preis und die Zeit der Expedition u. s. w.
4. Verträge über die staatliche Uebernahme der Verwaltung einer Eisenbahn in einem fremden Staatsgebiete. Hierher gehört die Uebereinkunft zwischen dem Deutschen Reiche und der großherzogl. Luxemburger Regierung vom 11. Juni 1872.
5. Verträge über den Betrieb einer in verschiedenen Staaten gelegenen Eisenbahn. Hierher gehört die Uebereinkunft zwischen dem Deutschen Reiche und Belgien vom 11. Juli 1872, bestätigt durch Reichsgesetz vom 15. Juli 1875 (R. Gbl. 1872, S. 329 und Laband, Staatsrecht III, 2, S. 203).
6. Verträge über die gemeinsame Herstellung eines Tunnels. Hierher gehört die von Italien und Frankreich auf beiderseitige Kosten vorgenommene Durchbohrung des Mont Cenis-Tunnels.[1])

---

[1]) Weiteres Material findet sich z. B. in der Publication von 1883: „Sammlung von Verträgen, welche sich auf den Betrieb der von der k. Generaldirection der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen verwalteten Bahnen beziehen", Theil I und II (Straßburg, R. Schultz & Cie.). Ferner giebt Grotefend's Gesetzessammlung, III. Bd., S. 1105—1110 eine Uebersicht der von den Deutschen Staaten von 1868—1875 abgeschlossenen Eisenbahnverträge. — Was die Schweiz anbetrifft, so hat sie abgesehen vom Gotthardvertrage und dem Vertrag mit Italien über die Monte Cenerebahn eine Reihe von Eisenbahnstaatsverträgen abgeschlossen und zwar:

I Mit dem Großherzogthum Baden:

a. Am 27. Juli/11. August 1852 betreffend die Weiterführung der Badischen Eisenbahnen über Schweizerisches Gebiet (der Cantone Baselstadt und Schaff-

B. Die juristische Würdigung der Verträge.

Was die völkerrechtliche Charakterisirung dieser und ähnlicher Vereinbarungen anbetrifft, so sind dieselben nach der obigen Gruppirung verschiedenartig. Von dem Inhalte und Umfange der Verhältnisse, welche sie ordnen, hängt eine genaue juristische Bezeichnung ab. Die Verträge können je nach Umständen als bloße eisenbahnrechtliche Staatsservituten oder aber als internationale Concessionszusagen erscheinen. Sie alle haben die Elemente des Vertragsrechtes an sich und sie sind den allgemeinen Rechtsgrundsätzen über den Abschluß, die Erfüllung und Interpretation von Verträgen unterworfen.

1. Wenn ein Staat dem andern gestattet, eine Eisenbahn in des Ersteren Gebiet hineinzuführen, so liegt eine vertraglich constituirte Staatsservitut vor, genauer ein einfaches eisenbahnrechtliches Fahr- und Fußwegrecht.

---

hausen), Off. Slg. der Schweiz. Ges. III, S. 438–456, modificirt durch den Vertrag vom 30. Christmonat 1858 (Off. Slg. VI, S. 204–210) und erweitert am 24. September 1862 (Off. Slg. VII, S. 382—393); ferner modificirt durch Vertrag vom 9. Juli 1867 (IX, 79 - 81). Durch diese Verträge wurde dem Großherzogthum Baden das Recht eingeräumt, den Eisenbahnbau auf Schweizerischem Gebiete vorzunehmen und die Linie zu betreiben. Umgekehrt hat sich Baden nicht dazu verpflichtet, den Betrieb wirklich vorzunehmen.

b. Betreffend die Erweiterung des Badischen Hauptbahnhofs und die Erstellung eines Rangir- und Werkstätte-Bahnhofs auf dem Gebiete des Cantons Baselstadt (Off. Slg. X, 218—222).

c. Betreffend die Verbindung der Thurgauischen Seethalbahn mit der großherzoglichen Staatsbahn, 10. December 1870 (Off. Slg X, 427—435) und ergänzt 28. Juni 1871 (Off. Slg. X, 527—538).

d. Betreffend die Verbindung der beiden Eisenbahnen bei Schaffhausen und bei Stühlingen, 21. Mai 1875 (N. F. I, 857—886).

II. Mit Oesterreich-Ungarn und Bayern über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St. Margrethen sowie von Feldkirch nach Buchs, 27. August 1870 (Off. Slg. X, 380—399).

III. Mit Frankreich:

a. Betreffend den Anschluß der Eisenbahn Genf-Annemasse an das Savoyische Bahnnetz bei Annemasse vom 14. Juni 1881 (Off. Slg., N. F. VI, S. 526—540).

b. Betreffend die Erstellung der Eisenbahn von Besançon nach Locle über Morteau und den Col-des-Roches vom gleichen Tage (a. a. O. S. 541—554).

c. Betreffend die Erstellung einer Eisenbahn von Thonon nach Bouveret über St. Gingolph vom 27. Februar 1882 (a. a. O. S. 556—571).

d. Betreffend die Erstellung einer Eisenbahn von Bossey-Veyrier nach Genf vom gleichen Tage (a. a. O. S. 572—587).

2. Wenn ein Staat dem andern gestattet, zum Zwecke der Gränzverbindung das Theilstück einer Eisenbahn zu erstellen, so kann auch diese Berechtigung noch als eine eisenbahnrechtliche Servitut bezeichnet werden.
3. Die erwähnte Rechtsfigur der Staatsservitut darf auch dann noch verwerthet werden, wenn ein Staat dem andern gestattet, neben der Gränzverbindungslinie auf fremdem Terrain Stationen, Lagerhäuser, Büreaus für Zölle, für die Post- und Telegraphenadministration u. s. w. einzurichten.

   Man hat in neuerer Zeit die Verwendung der juristischen Bezeichnung von Staatsservituten bemängelt,[1]) allein wohl mit Unrecht. Das zum Baue und Betriebe einer internationalen Linie nöthige Grundeigenthum erscheint im Verhältnisse zum auswärtigen Staate juristisch gerade so wie das Eigenthum der täglichen Jurisprudenz, nämlich als ein Sachenrecht des einheimischen Staates. Diese Erscheinung rechtfertigt es vollkommen, daß auch auf diesem Gebiete mit einem sachenrechtlichen Terminus, speciell mit demjenigen der Servituten operirt wird.
4. Ein anderes Rechtsverhältniß wird dann geschaffen, wenn mehrere Staaten gemeinsam Verbindungslinien erstellen oder Stationen und ähnliche Einrichtungen erbauen. Hier wird in der Regel — besondere Abreden vorbehalten — ein internationales Miteigenthum begründet werden.

   Wenn ein Staat in einem anderen Staatsgebiete nur den Betrieb von Eisenbahnen übernimmt, so entstehen internationale Pacht- und Miethverhältnisse.
5. Wenn ein Staat dem andern gestattet, auf dem Gebiete des Ersteren eine complete Eisenbahnlinie zu bauen und zu betreiben, so wird man wohl richtigerweise von einer völkerrechtlichen Eisenbahnconcessionszusage reden müssen.

   Die betheiligten Staaten nehmen nämlich hier auf dem Boden des Völkerrechts diejenigen Handlungen vor, welche im inneren Staatsrechte behufs Erlangung und Ertheilung einer Eisenbahnconcession nöthig sind.

   Eine völkerrechtliche Verpflichtung, die betreffende concedirte Linie zu erstellen, entsteht im Allgemeinen aus einem solchen Ver-

---

[1]) Bulmerincq opponirt (a. a. O. S. 290) gegen die hergebrachte Terminologie, weil er findet, daß die sachenrechtlichen Begriffe für das öffentliche Recht wenig geeignet seien. Demgegenüber möchte ich darauf aufmerksam machen, daß mit allgemeinen Bezeichnungen öffentlicher Belastungen vom dogmatischen Standpunkte aus nichts anzufangen ist. Vgl. das Handbuch des Völkerrechts von v. Holtzendorff II, S. 249.

trage nicht und insofern gleicht dieser internationale Vorgang dem gewöhnlichen internen Eisenbahnrechte; denn auch darnach giebt es grundsätzlich einen Executionszwang des Staates gegenüber dem Concessionär von Eisenbahnen nicht, wobei allerdings besondere vertragliche Abreden, sei es gegenüber Dritten, sei es gegenüber dem Staate, vorbehalten werden müssen. Diese Rechtsposition ändert sich aber nach der Erstellung der Bahn: dann wird das Recht des Betriebs regelmäßig auch zur Pflicht, sogar da, wo dies in den Verträgen nicht ausdrücklich gesagt sein sollte. Auch hier haben wir ein entsprechendes Analogon im internen Eisenbahnstaatsrechte.

6. Wenn Staaten mit einander in umfassender vertraglicher Weise alle mit einer internationalen Eisenbahnverbindung zusammenhängenden Fragen reguliren, so haben wir es mit einem ganzen Complexe von Eisenbahnrechtsverhältnissen zu thun.

Nach dem Gesagten liegt klar vor, daß verschiedene juristische Differenzen unter den Eisenbahnverträgen bestehen: dieselben können ein Minimum internationalen Rechtes enthalten oder aber die Interessen der Völkergemeinschaft eingehend ordnen.

Mit Unrecht hat früher Heffter alle diese Eisenbahnverträge als „Gesellschaftsverträge" bezeichnet. Er hat sich von der dritten Auflage seines Werkes an selbst berichtigt, indem er nunmehr von „regulatorischen Verträgen" sprach.[1])

Bei den internationalen Eisenbahnverträgen wirkt naturgemäß der Gesichtspunkt erheblich mit, in welcher Weise der einzelne Staat die große Principienfrage entschieden habe: ob er selber diese modernen Transportunternehmungen betreibt oder ob er sie privaten Gesellschaften delegirt. Liegen die Eisenbahnanstalten in den Händen des Staates, wohin sie nach ihrer hohen Bedeutung überhaupt wohl gehören, so wird eine Einigung über die Interessen aller international erheblichen Fragen direct unter ihnen und für sie vorgenommen: die Staaten sind dann nicht bloß die Vertragssubjecte, sondern auch die Vertragsdestinatäre. Anders da, wo der eine Staat dem Staatsbetriebe huldigt und der andere dem Privatbetriebe. Hier ist der betreffende Staat nur als Inhaber der Eisenbahnhoheit thätig, er erscheint allerdings allein als Vertragssubject, aber er handelt in rem alienam d. h. für die Interessen einer Privatgesellschaft.

Der Unterschied des grundlegenden Systems wird völkerrechtlich z. B. auch wichtig, wenn es sich um die Rechtsnachfolge in eine bestehende Eisen-

[1]) Vielleicht führte die alte Auflage des Werkes von Heffter in dem Urtheile des Oberappellationsgerichts der freien Hansestädte vom 28. Juli 1877, betreffend den Streit zwischen Preußen und Sachsen, zu jener allerdings weitgehenden Auslegung, welche Wächter (Die Entscheidungsgründe zu dem Schiedsspruche in der Berlin-Dresdener Eisenbahnsache, Leipzig 1877) so scharf angefochten hat.

bahnunternehmung handelt. Wurde die internationale Eisenbahnconcession durch Staatsvertrag einer Privatunternehmung versprochen, so können die damit verbundenen Rechte keineswegs ohne Einwilligung des andern Contrahenten an den einen der Staaten abgetreten werden. Die Uebernahme einer Eisenbahnanstalt durch Rechtsnachfolger enthält eine so eingreifende Aenderung der Concession, daß dazu die Bewilligung der andern völkerrechtlichen Partei nöthig ist, principiell ganz so wie dies durch das interne Eisenbahnrecht im Verhältnisse der Eisenbahngesellschaft zu dem innern Staate vorgeschrieben zu werden pflegt, und selbstverständlich kann der Staat, welcher die Uebertragung einer internationalen Linie — sei sie fertig erstellt oder noch nicht in Betrieb — aus den Händen einer Privat-Gesellschaft herbeiführen will, in der Regel auch nicht verlangen, daß der Staat zu dieser Succession einwillige oder daß er ihm über die Gründe zu seiner Weigerung Rechnung ablege. Die Regel ist natürlich vollste Freiheit in der Auswahl der zu concessionirenden Personen.

Davon kann eine Ausnahme bestehen dann, wenn in einem Staatsvertrage zugleich die Qualitäten eines zweiten vorbereitenden Vertrages liegen, vermöge dessen unter loyaler Interpretation die eventuelle Einwilligung zu dem Eintritt in eine subjectiv andere Vertragsgrundlage gefunden werden kann. Wann dieser Fall eines eisenbahnrechtlichen pactum de contrahendo besteht, ist quaestio facti.[1])

Die Völker der internationalen Rechtsgemeinschaft sind verpflichtet den Eisenbahnanschluß zu gewähren. Es ist dies eine Consequenz des Rechtes auf internationalen Verkehr; dieses Recht auf allgemeinen und auswärtigen Verkehr ist ja ein „normales Grundrecht der Völkerrechtsverfassung“.[2]) Sofern

---

[1]) Das Appellationsgericht der freien Städte hat als Schiedsgericht in dem schon citirten Urtheile betreffend den Berlin-Dresdener Eisenbahnstreit das Vorhandensein eines gültigen Vorvertrages anerkannt, allein Wächter hält dieses Argument nicht für richtig (a. a. O. S. 17 ff.). Im Jahre 1872 hatte sich eine Actiengesellschaft zum Baue und Betriebe einer directen Eisenbahn von Berlin nach Dresden gebildet. Preußen ertheilte die Concession für die auf seinem Gebiet gelegenen Strecken und das gleiche geschah auf Grund eines Staatsvertrages vom 6. Juli 1872 abseiten Sachsens. Die Eisenbahngesellschaft gelangte nach der Erstellung in ökonomische Verlegenheit. Preußen schloß darauf, um den Concurs der Gesellschaft abzuwenden, mit ihr einen Vertrag ab (5. Februar 1877), nach welchem der Betrieb auf den Preußischen Staat überging und der Letztere berechtigt erklärt wurde nach 15 Jahren die Uebertragung der ganzen Linie zu verlangen. Sachsen wollte diesen Vertrag nicht anerkennen, allein das Schiedsgericht verpflichtete diesen Staat dazu, immerhin mit der Maßgabe, daß die ihm durch Staatsvertrag zustehenden Rechte nicht geschmälert werden.

[2]) Vgl. das Handbuch des Völkerrechts von v. Holtzendorff II, S. 63/64.

also ein civilisirter Staat den Eisenbahnanschluß verweigern sollte, müßte eine internationale Zwangsconcession gewährt werden. Indessen braucht nicht weiter hervorgehoben zu werden, daß sich dieser Zwang nur auf den Eisenbahnanschluß und die Correspondenz der Züge beziehen dürfte. Weitere Modalitäten der erwähnten Vertragsbeziehungen (gemeinsame Erstellung von Eisenbahneinrichtungen oder die Uebernahme auswärtiger Bahnen) sind vom Zwange natürlich ausgeschlossen.

Zweite Gruppe.

Verträge über die pecuniäre Unterstützung einer für den internationalen Verkehr bedeutenden Eisenbahnlinie. — Der Gotthardbahnvertrag als specielles Hauptparadigma.

A. Die Entstehung des Gotthardvertrages.

Literatur: M. Wanner, Geschichte der Begründung des Gotthardunternehmens (Bern 1880). — Derselbe, Geschichte des Baues der Gotthardbahn (Bern 1885). — L. C. Trommer, in Schmoller's Jahrbuch 1881 (V), S. 497 ff. — G. Groß, Die Staatssubventionen für Privatbahnen (Wien 1882), S. 60 und 61. Stenographischer Bericht über die Verhandlungen der Schweizerischen Bundesversammlung betreffend die Gotthardfrage (Bern 1878). Sammlung der Acten betreffend das Gotthardunternehmen (bis 1883). Conférences internationales entre l'Empire d'Allemagne, le Royaume d'Italie et la Confédération Suisse (1877). — Morel, in Blumers Handbuch des Schweizerischen Bundesstaatsr. II, 1 S. 56—65, v. Orelli, Das Staatsrecht der Schweizerischen Eidgenossenschaft, S. 61, 91 und Furrer, Volkswirthschafs-Lexicon der Schweiz S. 783—787.

Die Geschichte der Entstehung und Entwicklung der Gotthardbahnunternehmung ist als bekannt vorauszusetzen, jedenfalls kann sie hier nicht en détail gegeben werden. Es genügt an diesem Orte an die Thatsache zu erinnern, daß in Folge der Bemühungen Schweizerischer Cantone und verschiedener Eisenbahngesellschaften (Nordostbahn und Centralbahn) eine sogenannte „Gotthardvereinigung" (»Réunion des cantons et des compagnies Suisses des chemins de fer promotrices de la ligne Suisse de St. Gotthard«) ins Leben gerufen wurde. Im Jahre 1869 trat dann in Bern eine internationale Conferenz zusammen, um darüber zu berathen, auf welchem Wege es möglich sein würde durch eine Schweizerische Gotthardbahn die Eisenbahnverbindung zwischen den Deutschen Staaten, Italien und der Schweiz herzustellen.

Nach dem Schlußprotocolle der Conferenz wurde der Subventionsbetrag

auf 85 Millionen Franken fixirt. Am 15. October 1869 kam ein Vertrag zwischen Italien und der Schweiz zu Stande und am 28. October 1871 derjenige mit dem Deutschen Reiche. Der letztere Staat versprach 20 Millionen, die Schweiz ebensoviel und Italien 45 Millionen Franken.[1]) Die Subventionsbeträge wurden durch spätere Zusatzverträge um 28 Millionen erhöht, von denen je 10 Millionen auf Deutschland und Italien und 8 Millionen auf die Schweiz fielen. Bei dieser Gelegenheit wurde das ursprüngliche Eisenbahnprogramm durch die Sistirung einzelner Zufahrtslinien (Luzern-Immensee, Zug-Arth und Giubiasco-Lugano) modificirt (Zusatzvertrag vom 12. März 1878 ratificirt von Italien den 15. Mai 1879, vom Deutschen Reiche den 12. Juni 1879 und von der Schweiz den 16. Juni 1879)[2]). Das Actiencapital der Gotthardbahn beträgt 34 Millionen Franken. Die Gesellschaft emittirte für 74 Millionen Franken Obligationen, verzinslich zu 5 Procent, die dann aber im Jahre 1885 der Hauptsache nach in 4procentige Titel convertirt worden sind. Das ganze Subventionscapital macht 113 Millionen aus.

Beiläufig sei hier noch bemerkt, daß zwischen Italien und der Schweiz am 16. Juni 1879 auch eine Convention bezüglich der Erstellung der Eisenbahn durch den Monte Cenere zu Stande gekommen ist. Die Subvention von 6 Millionen Franken wurde auf beide Staaten gleichhälftig vertheilt.[3])

B. Die nach dem internationalen Rechte relevanten Hauptbestimmungen des Gotthardvertrages.

Die juristische Beurtheilung des Gotthardvertrages unterliegt keinen sehr erheblichen Schwierigkeiten und es ist auch bezeichnend, daß bis anhin über seine Auslegung unter den Vertragsstaaten nicht der mindeste Anstand ausgebrochen ist. Erst in neuester Zeit entstand eine kleine Controverse über die Verwendung des eingetretenen Ueberschusses des Baucapitales.

Im Einzelnen ist Folgendes zu sagen:

I. **Durch den Gotthardvertrag wurde das völkerrechtliche Versprechen einer donatio sub modo vereinbart.**

Als internationale Vertragscontrahenten erscheinen **nur** die betheiligten Staatskörper. Für die subjective Rechtsstellung relevirt die Thatsache nicht,

---

[1]) Die Verträge sind abgedruckt in **Wanner's** erst citirter Schrift, S. 360ff.; ferner bei **Martens**, N. Rec. Génér. XIX, S. 90.

[2]) Vgl. **Martens**, N. Rec. Génér. IV, 2. Série, S. 625—674 und S. 676—679. Ueber verschiedene Fragen, welche durch die Insufficienz des im ersten Vertrage bestimmten Subventionscapitals entstanden waren, vgl. **Renaud**: Rechtliche Gutachten I, S. 31-92 und S. 319—321 (Mannheim 1886).

[3]) **Martens**, N. Rec. Génér. IV, 2. Série, S. 680 und Schweizerische eidgenössische Gesetzessammlung, N. F. IV, S. 353.

daß eine Reihe von Geldbeträgen in Folge gewisser Unterverpflichtungen der Schweizerischen Cantone und Eisenbahngesellschaften zusammenfloß — eine Erscheinung, die sich auch in den zwei andern Staaten wiederholte. Die Basis des internationalen Gotthardvertrages war das genannte völkerrechtliche Versprechen, an welches alle Contrahenten direct und selbständig inter se gebunden waren.

Die Gotthardunternehmung oder -Gesellschaft nahm am internationalen Vertrage keinen Theil: der letztere war also für sie grundsätzlich eine res inter alios acta. Die Gesellschaft bestand ja überhaupt zur Zeit des Abschlusses der Convention noch gar nicht. Es mußte deswegen einem der Contrahenten die Aufgabe zufallen für die Ausführung derjenigen Zweckbestimmung zu sorgen, unter welcher die internationalen Geldsummen versprochen und später zusammengelegt worden sind. Zu dieser juristischen Rolle wurde naturgemäß die Schweiz, in deren Gebiet ja die Bahn zu erstellen und zu betreiben war, designirt.

Mit dem Gesagten steht in innigem Zusammenhange die Thatsache, daß der Gotthardvertrag vollkommen correct unterscheidet zwischen denjenigen Pflichten, welche die eigentlichen Contrahenten übernahmen und denjenigen, welche als der Gesellschaft auferlegt zu betrachten waren.

Zur richtigen Würdigung des völkerrechtlichen Schenkungsversprechens muß hier noch folgendes gesagt werden:

1. Die drei subventionirenden Staaten waren gemäß dem internationalen Uebereinkommen verpflichtet die ursprünglich versprochenen und nachher ergänzten Capitalien einzuzahlen. Es entstand aus jenen Obligationen eine völkerrechtliche actio praescriptis verbis. Dieser Klage gegenüber hätten die in der Auszahlung säumigen Contrahenten nicht etwa darauf hinweisen können, daß zuerst gewisse unterverpflichtete Gesellschaften oder Municipien belangt werden: die drei Staaten waren nicht Bürgen, sondern directe Schuldner. Allerdings ging die aus der Schenkung entstandene Verpflichtung nicht etwa so weit, daß die subventionirenden Staaten als Solidarschuldner (correi debendi) aufgefaßt werden konnten.
2. Als Beschenkter erscheint der Schweizerische Staat, allein die Schenkung war an einen Modus geknüpft. Die Schweiz mußte sich nämlich völkerrechtlich direct und selbständig verpflichten, dafür zu sorgen:
   a. daß ihr gegenüber eine Gesellschaft das privatrechtliche Engagement eingehe, den Bau und Betrieb der Gotthardlinie zu übernehmen;
   b. daß auch ihrerseits zu jenen internationalen Subventionen und zu den genannten Zwecken bestimmte Geldbeträge geleistet werden;
   c. daß alle Subventionsgelder der betreffenden Unternehmung zugestellt werden.

   Diese Modalitäten wurden von der Schweiz versprochen. — Welche Detailpflichten und Rechte aus dem angegebenen völ-

kerrechtlichen Rechtsverhältnisse fließen und wie sie genauer charakterisirt werden müssen, werden wir nachher ausführen.

3. Im Allgemeinen folgt aus der angegebenen Rechtsstellung weiter, daß es Sache des Schweizerischen Bundes war:
   a. Die seiner obersten Behörde einbezahlten Gelder als ein guter völkerrechtlicher Hausvater zu verwalten.
   b. Diese Gelder nur nach Maßgabe der im Vertrage enthaltenen Bestimmungen successive an die Gesellschaft auszubezahlen und überhaupt über die bestimmungsgemäße Verwendung zu wachen.

An die hervorgehobene Hauptverpflichtung der internationalen Schenkung schlossen sich einzelne weitere separate Obligationen an:

1. Die Schweiz übernahm die directe Verpflichtung, „daß durch einen Rheinübergang bei Basel die Schweizerische Centralbahn mit dem Bahnnetz des Großherzogthums Baden in Verbindung gesetzt werde" (Art. 4); an diese Obligation lehnt sich eine weitere an, die in dem Zusatzvertrage (I, Art. 4) enthalten ist.
2. Italien übernahm die doppelte Baupflicht:
   a. betreffend die Anschlußbahn von Chiasso nach Camerlata (Art. 3.3). Dazu ist der Zusatzvertrag zu vergleichen,
   b. betreffend die Erstellung einer Bahn auf dem linken Ufer des Langensees (Art. 4.2), modificirt durch Art. I, 42 des Zusatzvertrages.

II. Der Gotthardvertrag enthält speciell die internationale Verständigung über eine Eisenbahnconcession, durch welche der Staat, durch dessen Gebiet die Linie sich hinzuziehen hat (die Schweiz) sich verpflichtete, den Vertrag als völkerrechtliche Basis für die eisenbahnhoheitsrechtliche Stellung gegenüber der Gotthardbahngesellschaft bezüglich des Baues dieser international wichtigen Linie anzunehmen, anzuerkennen und durchzuführen.

Man könnte auch sagen, der Gotthardvertrag sei eine Art international vereinbarter Vorconcession, allein dieser letztere Ausdruck wird schon im internen Eisenbahnrecht vieldeutig verwendet, er wird daher hier besser vermieden. Auch ließe sich die Sache so formuliren: der Gotthardvertrag erscheine als ein durch internationale Verständigung fixirtes Statut, das für das Gotthardbahnunternehmen bezüglich des Baues (um zunächst vom Betriebe noch nicht zu reden) vereinbart wurde, oder es liegen darin völkerrechtliche Präliminarien für den Concessionsact vor.

Mag es sich indessen mit diesen kurzen Bezeichnungen, welche höchstens den Werth eines juristischen Taufscheines haben können, verhalten wie es will, so muß das völkerrechtliche Wesen des Gotthardvertrages doch genauer ausgeführt werden. Nach meiner Ansicht gipfelt diese internationale Convention zunächst darin, daß die Schweiz die völkerrechtliche und speciell eisenbahnrecht-

liche Verpflichtung übernahm, der Gotthardunternehmung bez. des Baues alle diejenigen hoheitlichen Vorschriften zu machen, welche die subventionirenden Staaten vertraglich vereinbart hatten. Der Schweiz wurden also durch den Gotthardvertrag bestimmte positivrechtliche Pflichten und Schranken der Eisenbahnsouveränität auferlegt.

Dieselben beziehen sich auf folgende Details:

1. auf die Verpflichtung, mit einer Gesellschaft, die in der Lage war, die Linie zu erstellen, sich zu verständigen; der Schweiz wurde der Zwang auferlegt dieses Resultat (Begründung der Gotthardgesellschaft) herbeizuführen. Dieser Zwang ist juristisch in Art. 19 ausgesprochen:

   „Der Bundesrath wird die Subsidien gleichzeitig mit denjenigen der Schweiz an die Gesellschaft verabfolgen, mit welcher er sich über den Bau und Betrieb der Gotthardbahn zu verständigen haben wird."

   Damit wurde gesagt, daß die Schweiz völkerrechtlich gebunden sei, ihre Eisenbahnhoheit in bestimmter Weise zur Geltung zu bringen und über die vertragsmäßige Zweckbestimmung der internationalen Schenkung — zunächst was den Bau anbetrifft — zu machen.

2. auf die organisatorischen Fragen der Gotthardunternehmung (Art. 1, i. f.):

   „Bei Organisation der Gesellschaft wird der Bundesrath die erforderlichen Maßregeln treffen, um die Ausführung des Unternehmens und aller im gegenwärtigen Vertrage erwähnten Verbindlichkeiten sicher zu stellen. Zu diesem Behufe sind die Statuten der Gesellschaft der Genehmigung der eidgenössischen Regierung zu unterstellen."

3. auf die technischen Baufragen und zwar betreffend:
   a. den Umfang des Baunetzes,
   b. die Höhe des Culminationspunktes, Radius der Curven,
   c. die Steigung,
   d. die Spur,
   e. die Fixirung der Bauzeit,
   f. die Reihenfolge der Erstellung der Linien

   u. s. w. — In diesen Richtungen ist auch auf den Zusatzvertrag zu verweisen.

4. auf die Beschaffung derjenigen Garantieen, welche die wirkliche Erstellung der Gotthardlinie ermöglichen (Art. 11):
   a. Die Genehmigung der Baupläne durch den Schweizerischen Bundesrath und Ausweis über die Verwendung der Mittel gegenüber dieser Behörde, wobei die subventionirenden Staaten sich eine weitgehende Controlirung vorbehalten haben (Art. 12),
   b. die Bestellung einer Caution.

In allen diesen Richtungen wurde durch den Vertrag die Eisenbahnhoheit der Schweiz in ganz bestimmter Weise völkerrechtlich gebunden. Der Bund war darnach verpflichtet, die im Vertrage aufgeführten Normen der Gotthardgesellschaft aufzulegen, ihr die bestimmte vorgesehene Reihenfolge in der Erstellung der Linien vorzuschreiben und er war nicht befugt, von den völkerrechtlich fixirten Normen in irgend einer Weise einseitig abzuweichen.

Eine directe Baupflicht bezüglich der Gotthardlinie ist der Schweiz durch den Gotthardvertrag nicht auferlegt worden, — weder primär noch in accessorischer Weise dergestalt, daß sie etwa bei entstandenem Concurse der Gotthardunternehmung oder überhaupt bei entstandener Insufficienz der ökonomischen Mittel hätte als Staat in die Lücke treten müssen. Die betheiligten Staaten haben schon anläßlich des ersten Gotthardsvertrages durch eine ausdrückliche Meinungsäußerung festgestellt, daß der Schweiz eine derartige Rechtspflicht nicht obliege.[1]) Unter dieser Beleuchtung ist auch Art. 11 des Vertrages zu interpretiren, wonach es heißt, daß die Eidgenossenschaft die „allgemeine Verpflichtung" übernehme, „die Vorschriften des gegenwärtigen Vertrags betreffend den Bau der Gotthardbahn vollziehen zu lassen". Damit sind der Schweiz bloß bestimmte staatsrechtliche Pflichten überbunden worden, zu deren Ausübung sie völkerrechtlich obligirt ist. Auch muß an dieser Stelle daran erinnert werden, daß die Schweiz nach der internen Eisenbahnrechtsposition, die dem Bunde noch im Jahre 1869 zukam, gar nicht in der constitutionellen Lage war weitgehende Pflichten zu übernehmen. Die Eisenbahnsouveränität lag nämlich im Jahre 1869 noch gar nicht in den Händen des Bundes.[2])

Es ist in dieser Hinsicht sehr bezeichnend, daß man damals ernsthaft die Frage aufwarf, ob der Bund suo nomine oder nur als eisenbahnrechtlicher Procurator der Cantone zu handeln hatte (vgl. auch Art. 13).[3]) Der Gotthardvertrag räumte dem Bunde speciell gegenüber der Gotthardbahngesellschaft ganz neue Competenzen ein, die er nach dem internen Eisenbahnrechte nicht

---

1) Wanner's erstcitirte Schrift, S. 179/180.

2) Wagner, Finanzwissenschaft, 3. Aufl. I, S. 717 knüpft an diese allerdings mangelhaft gewesene staatsrechtliche Stellung des Bundes die Bemerkung, daß der Fall der Gotthardbahn die ungenügende Kraft des Privatbahnwesens für solche gewaltige Unternehmungen beweise und nicht weniger die Unfähigkeit so kleiner Staatswesen wie der Schweiz und so organisirter wie der Bundesstaat, solche Aufgaben zu bewältigen. Gewiß ist es richtig, daß bei der gegenwärtigen bundesrechtlichen Stellung und vollends beim Staatsbahnsystem die Durchführung des Gotthardunternehmens mit viel weniger Schwierigkeiten hätte kämpfen müssen Um so achtenswerther ist übrigens der trotzdem erreichte großartige Erfolg.

3) Vgl. Wanner's erstgenannte Schrift, S. 175 ff. und Morel a. a. O., S. 56. Die Frage wurde auch bei der Discussion über den Zusatzvertrag berührt. Vgl. Stenogr. Berichte S 434—435

besaß. Um so anschaulicher tritt durch dieses historische Moment die völkerrechtliche Bindung der Schweiz hervor: im innern Eisenbahnstaatsrechte war der Bund principiell nicht in der Lage von sich aus Eisenbahnconcessionen zu ertheilen, die Bauvorschriften zu redigiren, die Statuten zu genehmigen oder die Garantieen über die Ausführung der Concession zu verlangen. Nach dem Gotthardbahnvertrage mußte er und er allein derartige Machtbefugnisse entwickeln, weil sie ihm völkerrechtlich auferlegt waren und er sich dazu verpflichtet hatte.[1])

Der Schweizerische Bund hat die ihm durch den Gotthardvertrag auferlegten Pflichten bezüglich des Baues erfüllt. Er nahm die Vorschriften des Vertrages in die Genehmigung der Statuten wörtlich auf, d. h. er ließ sich alle diejenigen Bauleistungen, zu denen er völkerrechtlich verpflichtet ist, privatrechtlich, von der Gesellschaft versprechen, er überwachte die Erbauung der Linien, er ließ sich die gehörigen Cautionen bestellen und übte die sämmtlichen sonstigen Controlpflichten aus. Hätte der Bund dies Alles nicht gethan, so hätten die subventionirenden Staaten eine völkerrechtliche actio gegen ihn erheben können. Die Klage hätte eine actio praescriptis verbis sein müssen: die Schenkung war mit der Maßgabe gemacht worden, daß der Bund alle ihm aufgelegten Pflichten erfülle. Die Klage ließ sich auch auf die Lehre von der Voraussetzung stützen. Indessen ist das Hauptprogramm des Gotthardvertrages jetzt ausgeführt.

Die subventionirenden Staaten haben der Schweiz eine Erklärung ausgestellt, worin sie anerkennen, daß der Bau der Bahn vertragsgemäß erstellt sei. Damit ist das Opus approbirt und die Schweiz ist von ihren völkerrechtlichen Baulasten und diesfälligen Bau-Controlirungspflichten der Hauptsache nach liberirt. Indessen bestehen wegen dieser Bahn, obschon sie zweifellos eine Schweizerische Eisenbahnlinie ist, fortdauernde internationale Vertragsverhältnisse, wie sofort zu zeigen sein wird.

Es erübrigt hier nur noch eine Bemerkung, die auch in den folgenden Fragen relevant werden kann (III. und IV.). Der internationale Vertrag spricht von gewissen Rechtspflichten, welche der Schweiz übertragen werden (Art. 1_1, 4, 5, 6, 7_2, 11_1), und davon hält er diejenigen auseinander, welche dem Bundesrathe zufallen. (Art. 11_3, 19). Die Frage, ob die Eidgenossenschaft ohne Weiteres für die Handlungen des Bundesraths verantwortlich gewesen sei, beziehungsweise verantwortlich wird, muß nach allgemeinen völkerrechtlichen Sätzen behandelt werden.[2])

---

[1]) Dieser bedenkliche Eisenbahnrechtsdualismus konnte allerdings nicht mehr lange dauern. Aber es ist dem Gotthardvertrage, also dem guten Einflusse internationalen Rechts zu verdanken, daß die interne Schweizerische Eisenbahngesetzgebung die Eisenbahnhoheit der Cantone im Jahre 1872 definitiv zu Grabe trug.

[2]) Handbuch des Völkerrechts von v. Holtzendorff II, S. 72.

III. Der Gotthardvertrag enthält überdies eine völkerrechtliche Verständigung über den Betrieb der Bahn. Speciell ist die Schweiz dadurch in dauernder Weise verpflichtet worden alle im Vertrage fixirten Vorschriften über den Betrieb genau zu überwachen und für die Nachachtung derselben durch die Gotthardgesellschaft zu sorgen. Auch dadurch ist die Eisenbahnsouveränität der Schweiz, speciell diejenige betreffend die Betriebsaufsicht, mit Bezug auf die genannte Unternehmung in bestimmter Weise bleibend völkerrechtlich gebunden.

Zunächst ist hier an Art. 19 des Vertrages zu erinnern, womit der Schweiz auch bezüglich des Betriebes die Verpflichtung überbunden worden ist, sich mit der Gesellschaft zu verständigen. Damit ist aber auch gesagt, daß die Schweiz ihre Eisenbahnbetriebshoheit vertragsgemäß anzuwenden und auszuüben hat. Ebenso klar erscheint es aber, daß der Schweiz eine directe Betriebspflicht nicht überbunden worden ist.

Im Einzelnen dürften folgende Details wichtig sein:

1. Art. 5 ordnet an, daß nach Vollendung der Gotthardlinie der Betriebsdienst derselben zu organisiren sei. Diese Betriebsorganisation muß dem Schweizerischen Bundesrathe unterstellt werden „um die Uebereinstimmung derselben mit den Dispositionen des gegenwärtigen Vertrages zu sichern."
2. Art. 6 specialisirt den Sinn der Betriebspflicht noch genauer:

   Fälle höherer Gewalt vorbehalten, soll der Betrieb der Gotthardbahn gegen jede Unterbrechung sicher gestellt werden und in allen Theilen den Anforderungen entsprechen, welche man an eine große internationale Linie zu stellen berechtigt ist.

   Es kann nicht abstract festgestellt werden, wann die Schweiz Fälle höherer Gewalt[1]) geltend machen darf. Allein es ist klar, daß die Schweiz nicht berechtigt ist, ihre interne eisenbahnrechtliche Hoheit gegenüber der Gotthardlinie dazu zu verwenden, um ohne die zwingendsten Gründe die Einstellung des Betriebes herbeizuführen. Diejenigen Machtbefugnisse, welche die Schweiz in dieser Hinsicht gegenüber den andern Eisenbahngesellschaften entfalten kann, mögen sie klein oder groß sein, jetzt existiren oder später begründet oder abgeändert werden: sie erscheinen grundsätzlich und völkerrechtlich im Verhältniß zur Gotthardbahngesellschaft als irrelevant. Die Schweiz muß ihre Betriebscontrole dieser Linie gegenüber nach Maßgabe des Vertrages ausüben. Daraus folgt, daß sie verpflichtet ist, die Gesellschaft immer zum Betriebe anzuhalten, wenn nicht höhere Gewalt die Einstellung des Betriebes rechtfertigt. Gewiß aber liegt

[1]) Vgl. a. a. O. II, S. 71—72.

dieser Fall dann vor, wenn z. B. ein Nachbarstaat kriegerische Maßnahmen treffen oder versuchen wollte, welche mit den bestehenden internationalen Verträgen in Collision treten. Dann hätte die Schweiz sogar das Recht den großen Tunnel abzusperren oder zuzuwerfen, wenn eine kriegführende Macht die Gotthardlinie zu Kriegszwecken benützen wollte.[1]) Art. 6 des Vertrages giebt dazu auch eine ausdrückliche Handhabe; denn er sagt folgendes:

> Die Schweiz behält sich vor, die erforderlichen Maßnahmen zur Aufrechthaltung der Neutralität und zur Vertheidigung des Landes zu treffen.

Abgesehen aber von derartigen exceptionellen Fällen, ist die Schweiz völkerrechtlich gehalten, eine ernsthafte Betriebscontrole gegenüber der Gotthardbahn auszuüben und die umfassendste eisenbahnrechtliche Hoheitsbefugniß anzuwenden, um den Betrieb der Linie zu sichern. Sollten z. B. Unruhen oder Streiks ausbrechen, vermöge deren der Betrieb verhindert oder erschwert würde, so hat die Schweiz die völkerrechtliche Pflicht, ihre eisenbahnrechtliche Hoheit sofort eintreten zu lassen, um die normalen Zustände wieder herbeizuführen.

3. Art. 7 sieht eine möglichst regelmäßige, bequeme, rasche und wohlfeile Beförderung von Personen, Waaren und Postgegenständen vor, ferner die Coincidenz der Züge und deren Minimum.

4. Art. 8 setzt die Maximaltaxen des Personen- und Frachtverkehrs fest. Damit steht Art. 9 im Zusammenhang, indem nach einer „Verzinsung" des Actiencapitals von über 9 % die Taxen und speciell in erster Linie die „Zuschlagstaxen" reducirt werden müssen. In Art. I. des Zusatzvertrags (Art. 8) ist der erwähnte Procentsatz auf 8 (statt 9) reducirt worden. — Hier liegen Keime eines internationalen Tarifsystems.

In allen diesen Richtungen ist die Schweiz völkerrechtlich gebunden, ihre Hoheitsrechte bezüglich des Betriebs der Gotthardbahn nach Maßgabe der Vertragsnormen auszuüben. Die Tarifhoheit und Betriebshoheit der Schweiz sind also eingeschränkt, d. h. dieser Staat muß dieselben nach den Detailvorschriften des Vertrages ausüben. Speciell ist die Schweiz nicht berechtigt, andere Taxen einzuführen, sie zu erhöhen oder zu reduciren (vorbehalten Art. 8), die Coincidenz der Züge zu verhindern, die Bahn zu einer secundären Linie degradiren zu lassen oder den Betrieb einzustellen: in allen im Vertrage bezeichneten Richtungen sind der Schweiz bleibend die Hände gebunden und eine Aenderung der betreffenden Verhältnisse kann nur durch gemeinsame Uebereinkunft herbei-

[1]) Vgl. auch in diesem Sinne Martens (ed. Bergbohm) II, S. 265.

geführt werden[1]). Würde die Schweiz den Vertrag in irgend einer Weise ignoriren, so würde sie sich des Vertragsbruches schuldig machen: die subventionirenden Staaten würden mit Recht die früher schon erwähnte völkerrechtliche actio praescriptis verbis erheben und der Schweiz die Maßgabe oder die Voraussetzung in Erinnerung bringen, nach welcher die anderen Staaten die internationale Schenkung versprochen und ausbezahlt haben. Es würde also auch hier der an die internationale Donatio geknüpfte modus praktisch bedeutend werden in Verbindung mit der Thatsache, daß gemäß Art. 19 der Schweiz die Auflage gemacht worden war, die Subventionen vertragsgemäß zu verwenden.

IV. Im Besonderen haftet die Schweiz völkerrechtlich auch für die Wahrung des im Vertrage von den Subventionsstaaten vorbehaltenen eventuellen Reinüberschusses des Betriebes.

Art. 18 des Vertrages lautet folgendermaßen:

> Die Staaten behalten sich einen Anspruch auf Participation an den finanziellen Ergebnissen des Unternehmens nur für den Fall vor, wenn die auf die Actien zu vertheilende Dividende 7 % übersteigen sollte. In diesem Falle ist die Hälfte des Ueberschusses als Zins unter die Subventionsstaaten im Verhältniß ihrer Subsidien zu vertheilen.

In diesen Worten liegt eine Verpflichtung der Schweiz nicht; denn die Staaten behalten sich ja nur ein Recht vor. Die Bestimmung hat also zunächst nur den Werth und die Bedeutung einer Rechtsreservation. Schon daraus ergiebt sich zur Evidenz, daß die Schweiz jedenfalls keine directe civilistische Haftpflicht für die Zahlung der betreffenden Betriebsüberschüsse übernommen hat. Indessen bin ich auf der anderen Seite doch der Ansicht, daß der Schweiz eine gewisse völkerrechtliche Pflicht durch Art. 18 (im Zusammenhange mit Art. 11 i. f. und Art. 19) überbunden worden ist. Die Frage kann nur die sein: wie muß diese Pflicht genauer bezeichnet und construirt werden, welches Recht entsteht für die Subventionsstaaten und wie kann es geltend gemacht werden.

1. Die Eisenbahnhoheit der Schweiz ist durch Art. 18 in bestimmter aber sehr eng umschriebener Weise gebunden und zwar der Gestalt, daß dieser Staat völkerrechtlich verpflichtet ist zu einer staatsrechtlichen Rechnungs- und Betriebs-Controle der Gotthardgesellschaft. Der Bund ist durch den Vertrag bezüglich dieser Gesellschaft zu einer internationalen Rechnungscontrolstation ernannt worden. Allein auch diese Position ist der Hauptsache nach eine Consequenz der dem internationalen Schenkungsversprechen angehefteten und von der Schweiz acceptirten Maßgabe.

[1]) Die Bemerkung von Hilty (Jahrbuch der Schweizerischen Eidgenossenschaft I, S. 587, Anm 1), „daß mit Bezug auf die Gotthardbahn kein fortdauerndes internationales Vertragsverhältniß bestehe“, ist für mich unklar.

Bis vor Kurzem besaß die Schweiz kein Gesetz über die Aufsicht der Eisenbahnrechnungen: diese Lücke ist erst durch ein neues Gesetz in rationeller Weise ausgefüllt worden. Aber schon vor diesem Gesetze mußte der Bund die Rechnungen und Bilanzen der Gotthardgesellschaft prüfen und darüber wachen, daß die allgemeinen Rechnungs- und Bilanzirungsgrundsätze bei Eisenbahngesellschaften bei dieser Unternehmung beobachtet werden und daß bei correcter Buchführung den Subventionsstaaten ein eventueller Betriebsüberschuß vorbehalten werde. Auch diese Pflicht ist im Grunde eine Consequenz der der völkerrechtlichen donatio anhaftenden und der Schweiz überbundenen Maßgabe: dieser modus darf nicht vereitelt oder verkümmert, vielmehr mußte und muß Vorsorge getroffen werden, daß die Eventualität, unter der die Subventionsstaaten einen Reingewinn ansprechen dürfen, ins Auge gefaßt und respectirt werde. Allerdings ist es richtig, daß der Schweiz kein eigentliches völkerrechtliches Mandat aufgelegt wurde: im Vertrage fehlen förmliche Anhaltspunkte zur Construction eines solchen Rechtsverhältnisses und es würde für eine actio mandati an den vertraglichen Elementen gebrechen. Auch besteht zwischen den subventionirenden Staaten keineswegs etwa eine Gesellschaft (es ließe sich auf den ersten Blick gemäß Art. 1 und 18 an eine societas quaestus denken), auf deren Existenz gestützt eine actio pro socio erhoben werden könnte. Ebenso wenig liegt eine internationale Commenda vor in dem Sinn, daß etwa die Schweiz als der geschäftsführende Socius und Deutschland und Italien als Commanditisten angesehen werden könnten. Auch darf man nicht an ein sonstiges ähnliches Rechtsverhältniß denken, vermöge dessen der Schweiz als procurator oder Geschäftsführer der zwei andern betheiligten Staaten Gelder zum Zwecke der Anlage und Nutzbarmachung übergeben worden wären. Vollends ist angesichts der Schenkung des Capitals und der bloßen Reservation eines Anspruchs auf eventuelle Betriebsüberschüsse an ein Darlehen nicht zu denken.

Abgesehen von dem unter den Contrahenten abgeschlossenen Vertrage über eine donatio sub modo darf auch noch darauf hingewiesen werden, daß der Schweizerische Bundesrath sich allerdings zu einer bestimmten Leistung verpflichtet hat, die hier erheblich ist. Art. 11 i. f. sagt nämlich, daß der Bundesrath den Subventionsstaaten „periodische Berichte über die Betriebsergebnisse" vorzulegen habe. Diese Bestimmung wird von dem Bundesrath in praxi durch Uebermittelung der gedruckten Geschäftsberichte der Verwaltung respectirt: darin liegt die äußere Manifestation einer gewissen Controlpflicht.

Die Schweiz übt über das Rechnungs- und Betriebswesen der

Gotthardbahn diese Controle, zu welcher sie nach der internen Schweizerischen Gesetzgebung befugt und verpflichtet ist, gemäß völkerrechtlicher Auflage aus. Freilich darf dies nicht so verstanden werden, als ob die Subventionsstaaten ein Recht hätten auf die Beobachtung der Normen des Schweizerischen Eisenbahnrechts: im internen Staatsrechte ist die Schweiz vollkommen frei und sie erscheint nur als gebunden hinsichtlich der allgemeinen Pflicht nach jus commune eine Controle auszuüben.

2. Der Anspruch der Subventionsstaaten ist wohl in zutreffender Weise als ein suspensiv bedingtes Dividendenrecht posterioren Ranges zu charakterisiren. Die Staaten haben kein festes Recht auf Verzinsung: ihre Befugnisse setzen das Vorhandensein eines bestimmt umgränzten Reingewinns voraus. Daraus, sowie aus dem Mangel einer weitergehenden Vertragsbestimmung ergiebt sich, daß bei einer Vertheilung „im Verhältniß" nicht etwa zuvor die seit der Schenkung aufgelaufenen Zinsbeträge zu den einzelnen Subventionen gerechnet werden müssen.

   Die Subventionsstaaten haben aber kein Recht darauf, die von dem Bundesrathe vorzunehmende Rechnungsaufsicht direct bei der Gotthardbahngesellschaft zu bemängeln und anzufechten, weil sie eben mit ihr in keinem Rechtsverhältnisse stehen. Auch an sich übt der Bundesrath seine Rechtsposition als internationale Controlstation in unbeschränkter Weise aus, — kraft des ihm durch Vertrag dauernd und bleibend eingeräumten internationalen Vertrauenspostens und gemäß dem Schweizerischen Gesetze. Freilich werden die Subventionsstaaten dem Bundesrathe gegenüber befugt sein, Vorstellungen über die Ausübung der Controlrechte zu machen, aber die endscheidende und vertragsmäßige Instanz bleibt doch immer die Schweizerische Behörde. Gerade in dieser Hinsicht wird die Thatsache gewichtig, daß die Schweiz nicht ein völkerrechtliches Mandat übernommen hat, wonach sie allerdings zu gehöriger Rechnungsstellung auf Verlangen jedes Betheiligten verpflichtet würde und wonach sie jederzeit, zumal aus wichtigen Gründen, von ihrem Vertrauensposten abberufen werden könnte. Ferner ist an dieser Stelle daran zu erinnern, daß zwar den subventionirenden Staaten bezüglich des Baues der Linien eine eingehende und selbständige Controle eingeräumt worden ist (Art. 11 und 12 des Haupt- und Zusatzvertrages), daß aber der Vertrag bezüglich des Betriebes — etwa in Anlehnung an Art. 18 und 19 — davon nichts sagt. So reducirt sich die ausdrücklich formulirte Pflicht der Schweiz auf die Vorlegung der Betriebsergebnisse.

3. Was die Frage anbetrifft, auf welche Weise die Subventionsstaaten allenfalls ihre Rechte aus dem Art. 18 geltend machen könnten, so ist zwar nicht zu leugnen, daß jene Ansprüche eine wesentlich civi-

listische Quelle haben: dem Effecte nach fließen sie aus einem durch internationale Geldmittel unterstützten Gewerbe. Es relevirt an sich nicht, daß der primäre Zweck der Subventionsstaaten keineswegs auf die Erzielung eines pecuniären Gewinnes gerichtet war oder ist. Allein es ist auf's Neue zu betonen, daß die Schweiz als politische Körperschaft die völkerrechtliche Pflicht übernahm, dafür zu sorgen, daß Art. 18 nicht ignorirt und mißachtet werde. Aus der Verletzung jener Controlpflicht kann den Subventionsstaaten ein Schaden entstehen und es kann damit der mit der internationalen donatio verbundene modus verkannt werden, aber daraus erwächst nicht eine civilistische, sondern eine völkerrechtliche obligatio, die von den Subventionsstaaten wiederum gestützt auf die Art und den Sinn der Schenkung gegen die Schweiz geltend gemacht werden kann. Die Subventionsstaaten können also nicht gegen den Bund vor Schweizerischem Bundesgerichte auftreten und dort ihre eventuell eingetretenen Rechte einklagen und ebenso wenig gegen den Bundesrath etwa eine actio ex delicto in Folge vertragswidrigen Handelns erheben, wenn diese Instanz die durch den Vertrag ihr anvertrauten Pflichten nicht erfüllen sollte. Es ist nämlich wohl zu beachten, daß ja der Schweizerische Bund nicht selbst das Eisenbahntransportgewerbe bezüglich der Gotthardbahn betreibt, vermöge dessen seine fiscalische Station auch hinsichtlich der erwähnten Dividendenrechte der zwei anderen Staaten civilistisch haftpflichtig erklärt werden könnte. Ferner muß neuerdings hervorgehoben werden, daß der Bund gegenüber den zwei anderen Subventionsstaaten kein civilrechtliches Versprechen bezüglich des erwähnten Dividendenvorbehaltes abgegeben hat. Dafür besteht im Vertrage kein Anhaltspunkt. Der Bund ließ sich von der Gotthardunternehmung die Erfüllung des internationalen Vertrages und damit implicite auch die Wahrung jener privatrechtlichen Dividendenrechte versprechen. Der Bund nimmt die Dividenden für alle Subventionsstaaten in Empfang und quittirt dafür rechtsgültig. Es ist dann eine völkerrechtliche Aufgabe der Schweiz, die Dividendenüberschüsse im Sinne des Vertrages zur Vertheilung zu bringen. Italien und Deutschland können darnach gegen die Schweiz nur eine völkerrechtliche Klage erheben, wenn dieser Staat bezüglich des Dividendenvorbehalts seine völkerrechtliche Pflicht nicht beobachten würde. Insbesondere haben jene Staaten kein Recht, ihre Dividendenansprüche etwa gegen die Gotthardgesellschaft auf dem Wege der Civilklage geltend zu machen. Der Gotthardvertrag, welcher in allen seinen Theilen (Haupt- und Zusatz-Vertrag) von der Gesellschaft allerdings acceptirt worden ist (vgl. auch Art. 1 der alten und neuen Gesellschaftsstatuten), begründete kein directes Rechtsverhältniß privatrechtlicher Natur zwischen Deutschland und

Italien gegenüber der Gesellschaft. Diese ging ihre Verpflichtungen nur gegen den Schweizerischen Bund ein (vgl. z. B. Art. 1 4 und Art. 5 1 und 2 des Vertrages). Der Bund allein war es, der die Statuten (vgl. Art. 1 derselben) genehmigte (Art. 1 i. f. des Vertrages). Der Gotthardvertrag sieht in Art. 14 2 zwischen der Gotthardgesellschaft und der Eidgenossenschaft und nicht auch noch zwischen jener und den anderen Subventionsstaaten Civilklagen vor und er bestimmt dort ein Forum, das wenigstens dann ein besonderes ist, wenn es sich um Klagen des Bundes handelt. Gesetzt also, es wäre eine Civilklage Deutschlands und Italiens (etwa gestützt auf einen privatrechtlich wirkenden Vertrag zu Gunsten Dritter?) gegen die Gotthardgesellschaft zulässig, so müßte sie gemäß Art. 14 1 des Vertrages bei den cantonalen Gerichten eingeleitet werden: für den einen und gleichen Thatbestand wäre dann der Proceßgang und der Gerichtsstand verschiedenartig! Würde der Schweizerische Bund klagen, so wäre das Bundesgericht competent, würden die zwei anderen Staaten klagen, so wären die Gerichte des Cantons Luzern anzurufen. Dieser Umstand darf als Indicium für die Richtigkeit meiner Auffassung hingestellt werden, daß Italien und Deutschland durch Art. 18 des Vertrages nur völkerrechtliche Rechte gegen den Schweizerischen Bund und keine civilistischen Befugnisse gegen die Gotthardgesellschaft erworben haben. Immerhin ist nicht zu läugnen, daß an sich ein directes Versprechen der Gotthardunternehmung zu Gunsten Deutschlands und Italiens wohl hätte vorgesehen und vereinbart werden können. Allein thatsächlich erfolgte es nach meiner Ansicht nicht.

Allerdings wird es für den Fall, als die in Art. 18 vorgesehene Eventualität einmal practisch werden sollte, angezeigt sein, daß die betreffenden Staaten eine neue Conferenz anordnen, um die Detailfragen jener Rechtsreservation festzustellen und zu ordnen. Dadurch wird dann die im Vertrage bestehende Lücke ausgefüllt werden können.

Was die Rechtsstellung des Bundes gegenüber der Gotthardbahngesellschaft anbetrifft, so stehen ihm diejenigen Rechtswege zu, welche die interne Eisenbahngesetzgebung eröffnet. Und gerade in dieser Beziehung schafft ja das neue Rechnungsgesetz eine bequeme und weitgehende Handhabe für den Bundesrath. Ueberdies wäre der Bund berechtigt, die sämmtlichen Dividendenansprüche gegenüber der Gotthardunternehmung vor Bundesgericht einzuklagen; denn es ist klar, daß die betreffende Forderung die in Art. 14 2 des Vertrages vorgesehene civilrechtliche Natur besitzt. Die Activlegitimation des Bundes, die sämmtlichen Dividendenrechte für sich und zu Handen der zwei anderen Subventionsstaaten gerichtlich einzuklagen, gründet

sich auf die früher erwähnte internationale Rechtsstellung des Bundes, soweit nicht seine directen pekuniären Interessen gemäß Vertrag das eigene Klagerecht ohne Weiteres erzeugen.

V. **Die Schweizerischen Kantone, Bahngesellschaften und Gemeinwesen, welche mitgeholfen haben, das Gotthardunternehmen ins Leben zu rufen, können aus dem internationalen Vertrage keine selbständigen Rechte herleiten. Das Gleiche gilt von den Eisenbahngesellschaften und den Municipien des Deutschen Reiches und Italiens.**

Die einzelnen Gemeinwesen und Eisenbahnunternehmungen, welche zum Theil sehr erhebliche Summen zum Zwecke der Erstellung der Gotthardbahn gaben, haben an dem internationalen Vertrage *juristisch* nicht mitgewirkt. Daraus erklärt sich auch, daß der Zusatzvertrag ohne Betheiligung der genannten Körperschaften abgeschlossen worden ist. Das privatrechtliche Rechtsverhältniß zwischen denselben und den einzelnen Staaten stützt sich auf die einzelnen vereinbarten *Verpflichtungsscheine*. Soweit einzelne Gesellschaften oder Gemeinwesen die Zahlung von Subventionssummen streitig machten, war es Sache der betreffenden Staatsgewalten, sie einzuklagen und zwar im eigenen Namen und keineswegs etwa als Vertreter der Gotthardbahngesellschaft. Hieran ändert die Thatsache nichts, daß die Subvention in den einzelnen Documenten z. B. „zu Handen der für den Bau und Betrieb der Gotthardbahn zu bildenden Actiengesellschaft" (Wortlaut des Verpflichtungsscheines des Kantons Luzern vom 4. Februar 1870) versprochen wurde. Dadurch ist lediglich die *Zweckbestimmung* der Prästationen bezeichnet und keineswegs ausgesprochen worden, daß der Bund bei Entgegennahme der Verpflichtungsscheine als Vertreter eines Dritten handelte.[1]) Diese Verpflichtungen haben *einseitige* Verträge erzeugt: der betreffende Staat (sei es Deutschland, Italien oder die Schweiz) nahm nur die Geldzusicherungen der betheiligten Kreise entgegen und obligirte sich nicht zu einer Gegenleistung, wie etwa zum Bau des Gotthardnetzes. Freilich wäre es unrichtig, zu sagen, daß die betreffenden Zusicherungen abstracte von ihrem Bestimmungsgrunde losgelöste Versprechen gewesen seien: die Voraussetzung der Erfüllung der Subventionsbeiträge war die Erstellung der Gotthardbahn nach Maßgabe des internationalen Vertrages.[2])

Die Eidgenossenschaft als „Garantin" des Gotthardvertrages gegenüber den Kantonen und Gemeinwesen zu bezeichnen, ist juristisch nach dem Gesagten sehr unzutreffend. Gewiß liegen dem Bunde gemäß den Verpflichtungsscheinen bestimmte staatsrechtliche und zum Theil privatrechtliche Obligationen gegen die Kantone und Eisenbahngesellschaften ob, welche er zu respectiren hat. Allein neben dieser Stellung ist der Bund auch verpflichtet, die internationalen Rechts-

---

[1]) Amtliche Entscheidungen des Schweizerischen Bundesgerichtes VIII, S. 118.

[2]) Vgl. a. a. O. S. 118 – 121 (Prozeß zwischen Bund und dem Kanton resp. der Stadt Luzern).

verpflichtungen sorgfältig zu wahren. Eine ernstliche Kollision zwischen diesen zwei Stellungen kann nicht wohl eintreten.

VI. Ein selbständiges Rechtsverhältniß zwischen der Gotthardbahngesellschaft und den verschiedenen Eisenbahngesellschaften und Gemeinwesen, welche die Gotthardbahn mit Geldsummen subventionirt haben, besteht nicht.

Diejenigen Rechtsansprüche, welche die betreffenden Gemeinwesen u. s. w. auf Grund ihrer Subventionsverträge haben, können sie nur gegenüber der betreffenden inländischen Staatsgewalt geltend machen, die ihrerseits dann gehalten ist, ihre Versprechen zu erfüllen und die nöthigen Schritte einzuleiten. Zur Construction eines directen Rechtsverhältnisses mit der Gotthardbahn fehlt jede thatsächliche und rechtliche Basis.

Handelt es sich um Rechte, welche durch den Vertrag Deutschland oder Italien eingeräumt worden sind, so würden diese Staaten sie durch eine völkerrechtliche Klage gegen den Schweizerischen Staat verfolgen.

Sache des letzteren wird es dann nach selbständiger Prüfung der Sache sein, entweder eine Civilklage vor Bundesgericht gegen die Gotthardbahn zu erheben, wenn eine Frage privatrechtlicher Ordnung in Discussion liegt. Oder der Bund wird einfach seine hoheitliche Stellung als Inhaber der Eisenbahnsouveränität gemäß dem Gesetze und gemäß den internationalen Verträgen zur practischen Bedeutung gelangen lassen. Diese Alternative liegt auch dann vor, wenn Schweizerische Eisenbahngesellschaften oder Kantone sich in ihren Rechten verletzt glauben und der Bund seinerseits diese Rechtsansicht theilt. Es ist auch möglich, daß die Schweizerischen Kantone oder Gesellschaften gegen den Bund eine Civilklage erheben, wenn wirklich gewisse privatrechtliche Verpflichtungen ignorirt würden und wenn es sich nicht um Fragen handelt, bezüglich deren der Bund allein endgültig zu entscheiden hat.

C. Die internationalrechtliche Controverse über den Gotthardbahnvertrag

Thatsächlich ist zu sagen, daß auf Grund des laut dem Zusatzvertrage modificirten Bauprogramms ein Ueberschuß von Baugeldern im Betrage von ca. 10 Mill. Franken vorhanden ist. Ueber die Verwendung dieser Summen scheinen die Subventionsstaaten und die Gotthardunternehmung (resp. einzelne Cantone) verschiedener Ansicht zu sein. Italien und Deutschland nehmen den Standpunkt ein, daß die fraglichen Gelder nur für den Ausbau der Hauptlinie bestimmt sein können, während die Gotthardbahngesellschaft die Ansicht verficht, daß jene Summen auch zur Erstellung der neuen Linien (welche nur verschoben worden waren) mit und neben der Ergänzung der Hauptlinie verwendet werden sollen.

Der im Zusatzvertrage Art. 1 geänderte Art. 2 sagt nämlich Folgendes:

Die Zufahrtslinien von Erstfeld (oder Silenen) nach Göschenen und von Airolo nach Bodio sind bestimmt, im Falle des Bedürfnisses ein zweites Geleise zu erhalten. Inzwischen können diese Linien einspurig gebaut werden.

Alle andern Linien dürfen einspurig gebaut werden [dieser Satz stand schon im Hauptvertrage].

Der modificirte Art. 3 enthält folgende Bestimmung:

Der Bau der Linien Luzern-Immensee, Zug-Arth und Giubiasco-Lugano wird bis zu dem Zeitpunkte verschoben, wo die Linie Immensee-Pino dem Betrieb übergeben sein wird.

Die Gotthardbahngesellschaft will nun, gedrängt von den betheiligten Cantonen,[1] neue Actien im Betrage von 5 Millionen Franken emittiren und dabei ausdrücklich Folgendes stipuliren:

Die neuen Actien participiren nach erfolgter Vollzahlung gleich den alten Actien am Ertrage der Unternehmung und es tritt somit auch die Participation des Subventionscapitals am Ertrage erst ein, wenn die sämmtlichen Actien 7 % erhalten haben werden.

Die Berechtigung der Gotthardbahn zur Emission neuer Actien mit der eben erwähnten Maßgabe scheint mir an sich keinem Zweifel zu unterliegen, sofern der Schweizerische Bundesrath die Einwilligung zu dieser Maßregel ertheilt.

Die internationalen Verträge, nach welchen die Subventionsstaaten ein eventuelles Dividendenrecht ansprechen können, haben ein Veto gegen neue Actienemissionen nicht nur nicht stipulirt, sondern überhaupt nicht einmal die Höhe des Actiencapitals normirt. Wohl aber ist auch hier wieder dem Schweizerischen Bundesrathe eine internationale Controlaufgabe anvertraut worden. Der durch den Zusatzvertrag von 1878 in Art. I abgeänderte Art. 3 (letzter Satz) lautet folgendermaßen:

---

[1] Vgl. die Druckschrift: Actengemäße Darstellung der Begründung der nördlichen Zufahrtslinien zur Gotthardbahn (Zürich 1886). Diese offenbar aus officiellen Kreisen stammende Broschüre kommt zu folgenden Schlüssen:

1. Die Verpflichtung der Gotthardbahn (resp. der Schweizerischen Eidgenossenschaft als Garantin der Verträge) zum Bau der nördlichen Zufahrtslinien steht außer Zweifel und ist nie bestritten worden.
2. Die financielle Lage der Gotthardbahn ist derart, daß sie diese Linien ohne irgendwelche Gefährdung des Stammunternehmens ausführen kann.
3. Es ist Pflicht der Gotthardbahn (resp. der Eidgenossenschaft) auf sofortige Erfüllung dieser Verpflichtungen zu dringen und anderweitiger Verwendung der verfügbaren Mittel entgegenzutreten.

Jedenfalls werden Regierungen und Bevölkerung der lange vertrösteten Landestheile — so lautet der Schluß — einer abermaligen Enttäuschung gegenüber sich nicht mehr passiv verhalten, sondern ihre Rechte, wie es die Pflicht erfordert, mit allen Mitteln zu wahren suchen.

Nach der Eröffnung der Linie Immensee-Pino soll die Gotthardbahngesellschaft den Bau der drei verschobenen Linien, sobald als ihre financielle Lage es gestattet, an Hand nehmen und ausführen. Der Schweizerische Bundesrath hat zu entscheiden, ob dieser Fall vorliegt und in welcher Reihenfolge die fraglichen Linien in Angriff genommen werden sollen.

Es wird also zu gewärtigen sein, was der Schweizerische Bundesrath nach sorgfältiger Prüfung der Finanzlage der Gotthardbahn und unter Würdigung der ihm durch den internationalen Vertrag obliegenden Vertrauensstellung beschließen wird. Der von dieser Instanz, die ja international aufgestellt worden ist, zu fassende Entscheid muß als maßgebend betrachtet werden. Er kann möglicherweise dahin gehen, daß die Linie Zug-Arth vor Luzern-Immensee zu erstellen sei oder diese Linie vor jener, oder dahin, daß beide Linien zugleich, oder dahin, daß beide noch nicht gebaut werden. Ein ernsthafter Streit über die erwähnte Competenzausscheidung oder über die materielle Zulässigkeit der eben bemerkten Arten von Entscheidungen läßt sich nicht denken.

Freilich könnte die Gotthardbahngesellschaft unter Umständen gegen den Schweizerischen Bund eine Civilklage vor Bundesgericht (Art. 14 2) erheben, wenn die Subventionsstaaten (oder der Schweizerische Bundesrath) den Baurest einer vertragswidrigen Verwendung entgegen führen wollten. Die Stellung des Bundesraths ist eine bestimmt umschriebene. In dem supponirten Falle würde eine Streitigkeit „civilrechtlicher Natur" vorliegen. Natürlich könnte diese Klage nicht gegen alle drei Subventionsstaaten erhoben werden: passiv legitimirt wäre nur der Schweizerische Bund. Auch hier kommt — nur in anderer Gestalt — der Satz wieder zur Geltung, daß der Gotthardvertrag directe Rechte und Verpflichtungen nur zwischen dem Bunde und der Unternehmung schafft. Soweit sie privatrechtlicher Ordnung sind, stehen sie (unter Vorbehalt der citirten Bestimmung des Zusatzvertrages) unter dem Schutze des vereinbarten Forums des Bundesgerichts.[1])

Am 2. Juli 1886 trat wegen der hier erwähnten Frage eine Conferenz der betheiligten Staaten in Bern zusammen, allein sie gelangte zu keinem Resultate. Abseiten des Schweizerischen Bundesraths wurde indessen die Zusicherung ertheilt, daß der Baurestfond von 10 Millionen Franken zur eventuellen Verwendung stets disponibel bleibe.[2])

---

[1]) Auch bei dem Gotthardvertrage kehrt also die große Frage wieder, welche Sätze zu dem Privatrechte gehören und wodurch wohlerworbene Rechte der Gesellschaft begründet werden, — eine Frage, welche bekanntlich den Angelpunkt des internen practischen Eisenbahnrechts ausmacht.

[2]) In der Sache selbst kann noch auf die Statuten der Gotthardbahn vom 1. November 1871, Art. 5, in Vergleichung mit Art. 5 der neuen Statuten vom 28. Juni 1884, hingewiesen werden.

Dritte Gruppe.

Verträge über die technische Einheit der internationalen Eisenbahnlinien.

Das internationale Vertragsproject.

Kein Gedanke erscheint heute so einleuchtend wie der, daß die Eisenbahnen in allen Ländern bezüglich der technischen Veranlagung insbesondere der Spurweite sich vollkommen gleichen müssen; es ist dies der sprechendste Ausdruck eines eisenbahnrechtlichen oder -technischen Einheitsdranges. Man müßte sich heute auf den Widerspruch aller Verständigen gefaßt machen, wenn ein Staat die technische Ausrüstung der Eisenbahnen als eine nationale Eigenthümlichkeit hüten und durchführen wollte und es bedarf einer geringen Phantasie, um das namenlose Unheil auszumalen, das aus verschiedenen technischen Systemen und Spurweiten angesichts des großen und directen internationalen Verkehrs (von dem wir später noch reden werden) entstehen müßte. Nur ein vollkommen isolirter Staat, der auch durch submarine Eisenbahnen keine Verbindung suchen will, könnte ein selbständiges und ein eigenes technisches System schaffen und beibehalten. Allein man hat nicht immer so gedacht, daß in der Eisenbahntechnik eine internationale Assimilation nöthig sei: Rußland glaubte z. B. einen politisch klugen Act gethan zu haben, als es für seine Eisenbahnen eine eigene nationale Spurweite adoptirte, und es muthet heute sonderbar an, wenn in Staatsverträgen über Eisenbahnverhältnisse der Satz wiederkehrt, es sei dem Gränzstaate „die Bestimmung der Spurweite vorbehalten.“[1])

Je mehr sich der Gedanke eines directen Eisenbahnverkehrs in den internationalen Staaten ausbildete in dem Sinne, daß die Eisenbahnwaggons der einzelnen Staaten auf die Schienen des anderen übertreten, desto mehr wurde auch „die technische Einheit“ der Eisenbahnen zu einer Frage der Völkergemeinschaft, zu einer Frage der Sicherheit der Güter und Personen im internationalen Rechte.

---

[1]) Vgl. z. B. Art. 4 des Staatsvertrages zwischen der Schweiz und dem Großherzogthum Baden (Off. eidg. Slg. III, 440, Art. 4.)

Es ist daher sehr natürlich, daß man sich veranlaßt fand, die technischen Fragen der Eisenbahnen einer internationalen Besprechung zu unterziehen. Am 16. October 1882 trat eine internationale Conferenz in Bern zusammen, um darüber zu berathen, ob sich in dieser Materie eine einheitliche Verständigung erzielen lasse. Dabei waren vertreten:

1. Deutschland,
2. Oesterreich-Ungarn,
3. Frankreich,
4. Italien,
5. die Schweiz.

Die Berathung fand statt auf Grund eines von der Schweiz ausgearbeiteten Entwurfs, welcher mit Motiven den betheiligten Staaten am 24. Januar 1881 mitgetheilt worden war. Der Verein Deutscher Eisenbahnen beschäftigte sich damit in seiner Sitzung vom 28. und 29. Juli 1881 in Cöln und arbeitete auch seinerseits ein Project aus. Auch die Französischen und Italienischen Bahngesellschaften beriethen eingehend über die Frage. Am 21. October 1882 wurden die Beschlüsse der Conferenz durch ein Protocoll festgestellt. Dasselbe enthält folgende Bestimmungen:

> Art. 1. Das Rollmaterial der Eisenbahnen, welches für den internationalen Transitverkehr bestimmt ist, soll denjenigen technischen Bedingungen genügen, welche in den nachfolgenden Paragraphen verzeichnet sind.
>
> Die darin angegebenen Maximal- und Minimalmaße gelten sowohl für das bereits hergestellte als für das neu zu erstellende Material, unter Vorbehalt der beigefügten Maße, welche für dasjenige Material als zulässig erklärt werden, das in dem Zeitpunkt, in dem diese Bestimmungen in Kraft treten, schon hergestellt ist.
>
> [Es folgen dann technische Details über das Material.]
>
> Art. 2. Das Rollmaterial eines Staates, welches den Bedingungen des vorigen Artikels entspricht und außerdem sich in gutem Zustande befindet, ist zum freien Verkehr auf dem Landesgebiete der andern Staaten zugelassen.
>
> Art. 3 setzt die Spurweite der Bahngeleise im Maximum und Minimum fest.

In der Conferenz wurde auch der Wunsch ausgesprochen, daß die Frage einheitlicher Vorschriften betreffend den Zollverschluß für Eisenbahnwagen auf dem Wege einer internationalen Vereinbarung der Zollverwaltungen und mit Berücksichtigung der Anforderungen des Eisenbahnverkehrs geregelt werde. Weiter wurde gewünscht, daß die Eisenbahnverwaltungen veranlaßt werden,

sich über die Annahme eines einheitlichen Schlüssels für die im internationalen Verkehr verwendeten Wagen zu verständigen.[1])

Die Theil nehmenden Staaten prüften das Vertragsobject und erhoben mehrfache Abänderungsvorschläge.[2])

Der Schweizerische Bundesrath berief dann auf den September 1885 eine zweite internationale Conferenz, allein sie wurde wieder verschoben und fand erst am 10.–15. Mai 1886 statt. Das Resultat dieser Conferenz ist in zwei Schlußprotocollen[3]) zusammengefaßt:

a. Betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen. Die Normen sind hier redactionell etwas anders formulirt.
b. Betreffend den Zollverschluß der Güterwagen.

In beiden Entwürfen ist vorgesehen, daß die betheiligten Staaten dem Schweizerischen Bundesrathe vor dem 1. Januar 1887 eine Erklärung über die Genehmigung dieser Vereinbarungen abgeben sollen.

Beide Verträge treten drei Monate nach der Genehmigung in Kraft.

Der praktische Werth dieser internationalen Conventionen liegt selbstverständlich auf dem technischen Gebiete, allein der Nettogewinn, den das Völkerrecht daraus zieht, ist nicht zu verkennen.

1. Die Eisenbahntechnik erhebt mit dieser Unification das Institut der Eisenbahnen zu einer Art von Weltbahn, welche dadurch nicht bloß das factische Object sondern auch die juristische Berechtigung bildet für eine auf breiter internationaler Grundlage ruhende Organisation in wirthschaftlicher und rechtlicher Hinsicht. Die einheitliche Technik erhebt die Eisenbahnen zu einer wahrhaft völkerrechtlichen Weltverkehrsanstalt.
2. Erst mit dieser Einheit gelangt auch der directe Verkehr, den internationale Verträge auf den Völkerverkehr ausdehnen, zu seiner richtigen Bedeutung, indem sich nunmehr der Uebergang von der Eisenbahnroute des einen Staatsgebiets in diejenige des andern kraft der juristischen Einheit der Eisenbahnstränge bequem vollziehen kann.
3. Die Controlirung der einheitlichen Eisenbahntechnik wird durch die vorliegende Verständigung zu einer Frage der internationalen Rechtsordnung erhoben.

---

[1]) Die Protocolle der Conferenz über die technische Einheit sind gedruckt (Bern, bei Wyß, 1882).

[2]) Auch dieses Material liegt gedruckt vor (Bern 1885).

[3]) Sie sind gedruckt (Bern 1886).

Vierte Gruppe.

Verträge über das internationale Eisenbahnprivatrecht.

Die Initiative zu einem internationalen Vertrage über Frachtrecht und die erste internationale Conferenz.

Literatur: De Seigneux und Christ: Die Einführung eines einheitlichen Rechts für den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr (Basel 1875); auch Französisch erschienen unter dem Titel: De l'unification du droit concernant les transports internationaux par chemins de fer. — Bulmerincq, Règlement international des transports par chemins de fer in der Revue de droit international X, S. 83—100. — Asser, das. S. 101—102. — Hovy, das. IX, S. 380—383, — Eger, Die Einführung eines internationalen Eisenbahnfrachtrechtes (Breslau 1877, auch Französisch erschienen unter dem Titel: La législation internationale sur le transport par chemins de fer traduit par G. van Muyden, Paris 1877). — Martens, Völkerrecht II, § 62 (S. 265), (ed. Bergbohm). — Bulmerincq in Marquardsen's Handbuch des öffentlichen Rechts I, 2, S. 276 und 277. — Wehrmann, Das Eisenbahnfrachtgeschäft, S. 23 und 24.

Als die eidgenössischen Räthe im Juni 1874 versammelt waren und sich unter Anderem auch mit dem Entwurfe über ein Eisenbahntransportgesetz beschäftigten, richteten die beiden Advocaten de Seigneux und Christ eine Petition an die Bundesversammlung, in welcher sie ausführten, es wäre nützlich und passend, wenn vor der Berathung des Gesetzesprojectes auf das Zusammentreten einer internationalen Conferenz hingearbeitet würde, um gewisse Theile der Eisenbahngesetzgebung international zu regeln. Als Verständigungsgebiet wurden folgende Principienfragen hingestellt:[1])

1. Der Gerichtsstand für Reclamationen wegen Havarie und Verspätung.
2. Einheitliche Formalitäten für Constatirung innerlicher und äußerlicher Beschädigungen.

[1]) Der Wortlaut der Petition ist bei Eger a. a. O. S. 7 und 8 abgedruckt.

3. Die Annahme des allgemeinen Satzes, daß der letzte Frachtführer für die Fehler der vorangehenden Frachtführer haftet, unter Vorbehalt seines Rückgriffs auf dieselben; ferner das für diesen Rückgriff geltende Verfahren.
4. Die Gränzen der Haftbarkeit des Frachtführers, des ursprünglichen Spediteurs und der Zwischenspediteure.

Schon am 13. Juni 1874 schlug die Commission des Ständeraths vor, den Bundesrath zu beauftragen, bei den Regierungen der Nachbarstaaten Schritte einzuleiten. Der Ständerath stimmte bei und ebenso der Nationalrath. Der Bundesrath brachte darauf die Petition, gestützt auf das Gutachten des eidgenössischen Eisenbahn- und Handelsdepartements, der Französischen, Deutschen, Oesterreichischen und Italienischen Regierung zur Kenntniß und fragte an, ob sie geneigt seien, eine internationale Conferenz zur Berathung über diesen Gegenstand zu beschicken.

Die ursprüngliche Petition wurde von den Verfassern in der citirten Schrift weiter ausgearbeitet und begründet.[1])

Die Antworten der Regierungen lauteten günstig. Nur wünschten Deutschland und Oesterreich, daß zunächst ein genaues Programm in Gestalt eines speciellen Entwurfs ausgearbeitet werde, welches als Basis für die Verhandlungen dienen könne.[2]) Der Schweizerische Bundesrath erklärte sich hierzu natürlich bereit. Daraufhin wurde eine Denkschrift ausgearbeitet betitelt: Vorläufiger Entwurf für eine Vereinbarung über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr. Dazu wurden auch Motive mitgegeben.[3])

Nachdem der Entwurf durch eine Commission von Fachmännern geprüft worden war, wurde er an die früher erwähnten Regierungen und ferner an diejenigen von Belgien, Niederlanden, Luxemburg, Dänemark, Spanien, Portugal und Rußland übermittelt, mit der Bitte, sich darüber zu äußern, ob sie auf der ausgearbeiteten Grundlage an einer Conferenz Theil nehmen wollen.

Die Antworten lauteten bejahend. Im Frühling 1878 erging sodann ab Seiten des Schweizerischen Bundesraths die Einladung zu einer internationalen Conferenz auf den 13. Mai 1878.

Mit Ausnahme von Spanien, Portugal und Dänemark folgten alle Staaten der Einladung. Die Conferenz tagte vom 13. Mai bis 4. Juni 1878.

Noch vor dem Zusammentritt dieser Conferenz hatte Eger den Schweizerischen Entwurf einer eingehenden Kritik unterworfen und ein selbständiges Project mit Motiven ausgearbeitet.[4])

---

[1]) Sie ist auch bei Eger a. a. O. S. 9–20 abgedruckt.

[2]) Eger a a O. S. 31.

[3]) Das ganze Material ist bei Eger a. a. O. S. 21—44 abgedruckt. Verfasser dieses Entwurfs und der Motive ist Professor Fick, dem die Schweiz speciell auch im Eisenbahnrechte außerordentlich viel zu verdanken hat.

[4]) Eger a. a. O. S. 45—152.

Die Deutschen Abgeordneten legten der Conferenz einen selbständigen Entwurf vor. Die Resultate der ersten internationalen Berathung[1]) sind niedergelegt in folgenden Entwürfen:[2])

1. in dem Entwurf eines internationalen Vertrages über den Eisenbahnfrachtverkehr;
2. in dem Entwurf von Ausführungsbestimmungen zum Vertrage über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr;
3. in dem Entwurf eines Vertrages betreffend die Einsetzung einer internationalen Commission.

Diese Vertragsentwürfe wurden dann den betheiligten Regierungen zur Vernehmlassung mitgetheilt.

Die weiteren internationalen Bemühungen der zweiten und dritten Conferenz.

Literatur: Laband, Kritik des Schweizerischen Entwurfs und der Schrift von Eger in Goldschmidt's Zeitschrift für Handelsrecht XXII, N. F. VII, S. 590—598. — De Seigneux, Rapport au Congrès international pour le développement et l'amélioration des moyens de transport 1878; Kritik des Entwurfs eines internationalen Eisenbahnfrachtgesetzes ab Seite des internationalen Transportversicherungsverbandes (1878); Denkschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (1879). Congrès international pour le développement et l'amélioration des moyens de transport (Paris 1880), S. 177 ff., 197 ff. — Lankmann, L'oeuvre de la Conférence de Berne, Rapport (1880); Revue commerciale et juridique des chemins de fer, 3ème Année, p. 609 ff.; Relazione dell' amministrazione delle strade ferrate dell' Alta Italia (Milano 1880). — Carotti, Il progetto di Berna (Firenze 1881). — Derselbe, Le congrès d'Amsterdam et la convention de Berne (Florence 1883). — Monzilli, Annali dell' industria e del commercio 1881; Progetto di convenzione internazionale sui trasporti di merci per ferrovia (Roma 1881) — Levi, La convenzione di Berna (1884): — De Seigneux, Commentaire du Projet de Convention (Paris 1882).

Die Regierungen, die Deutschen, Französischen und Italienischen Eisenbahngesellschaften, die öffentliche Meinung und die juristischen Kreise beschäftigten sich mehr oder weniger eingehend mit den erwähnten Entwürfen. Das Institut de droit international hatte schon in seiner Sitzung in Zürich

---

1) Dieselben liegen gedruckt vor unter dem Titel: Protocolle über die Verhandlungen der vom 13. Mai bis 4. Juni 1878 in Bern stattgefundenen internationalen Conferenzen betreffend die Vereinbarung eines internationalen Eisenbahntransportrechts (Bern, bei Wyß, 1878). Auf S. VII—XXXIV findet sich eine Gegenüberstellung des Deutschen und Schweizerischen Entwurfs. Auf S. IL—LIX ist die Deutsche Denkschrift dazu abgedruckt.

2) Alle diese Entwürfe sind gedruckt (Bern, Wyß, 1878).

(1877) die geniale Idee der beiden Schweizerischen Juristen begrüßt.[1]) Das Gleiche geschah abseiten der »Association for the Reform and Codification of the law of nations« (August 1878).[2]) Ueber die Ansichten der Regierungen verlautete längere Zeit nichts, als daß von der einen und anderen Seite Abänderungsvorschläge eingegangen seien, welche die Einberufung einer zweiten internationalen Conferenz zur Folge haben werden.[3]) In der That waren eine Reihe von Modificationen proponirt worden.[4])

Die zweite internationale Conferenz fand dann vom 21. September bis 10. October 1881 statt. In Folge der Berathungen wurden die Entwürfe der ersten Conferenz in vielen Richtungen abgeändert. Im Gegensatze zu dem ersten Entwurfe wurde nunmehr anstatt der Einsetzung einer internationalen Commission die Errichtung eines „Centralamtes" vorgesehen, zu dessen Sitz Bern bestimmt ist.[5]) Neu hinzu kamen auch Normen über nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände (Annex zu den Ausführungsbestimmungen).

Das ganze Material der zweiten Conferenz wurde den betheiligten Staaten neuerdings Schweizerischerseits übermittelt. Es gingen dann folgende Antworten ein:

1. von Oesterreich-Ungarn. Es behielt sich bei der Mittheilung des Beitritts zu den Verträgen bloß vor, noch die Frage anzuregen, inwiefern es zweckmäßig erscheinen dürfte, die zu treffenden internationalen Abmachungen durch ein den gegenseitigen Wagenübergang zwischen den Vertragsstaaten regulirendes Wagenregulativ zu ergänzen.
2. von Frankreich. Es verlangte die Prüfung der Bemerkungen der Französischen Eisenbahngesellschaften und zog das Begehren nur unter der Voraussetzung zurück, daß der Vertrag unverändert angenommen werde (mit Ausnahme einer kleinen Modification zu Art. 6 litt. c. betreffend die Angabe im Frachtbriefe, ob das Gut bahnlagernd oder an den Wohnort des Empfängers zu liefern sei).

---

[1]) Revue de droit international IX, S. 319/320. Vgl. dazu an demselben Orte S. 384—386 die Antwort des Bundesrathes, ferner XIII, S. 631 und 632.

[2]) Journal du droit international VI, 221; von der Leyen berichtet in Goldschmidt's Zeitschrift für Handelsrecht XXV, N. F. X, S. 240—248 über die Verhandlungen der ersten Conferenz und über verschiedene Kundgebungen. Ueber einzelne Stimmen aus Frankreich vgl. Revue des chemins de fer, S. 610 ff. und 613 und Lankmann, L'oeuvre de Berne, S. 37 ff.

[3]) Schweiz. Bundesblatt 1879 II S. 390, 1880 II S. 866, 1881 I S 377.

[4]) Sie sind zusammengestellt unter dem Titel: Récapitulation des propositions modificatives (Bern 1881, bei Wyß).

[5]) Die Entwürfe und Berathungen der zweiten Conferenz sind in Bern bei Wyß 1881 gedruckt worden. Speciell die Vertragsentwürfe finden sich auf S. 1—47 des Anhangs.

3. von Italien. Es stimmte den Vertragsentwürfen unter der Voraussetzung ohne Vorbehalt zu, daß auch von anderer Seite keine Abänderungsvorschläge geltend gemacht werden, eventuell behielt sich die Regierung vor, die Vorschläge und Amendements, welche unter jenem Vorbehalt zurückgezogen waren, nach freiem Ermessen wieder zur Sprache zu bringen.
4. von Holland. Es verzichtete auf die gestellten Abänderungsanträge unter dem Vorbehalt, daß Seitens der übrigen Regierungen solche nicht beantragt werden.

Man war dann allseitig darüber einig, sich mit den Entwürfen der zweiten Conferenz zufrieden zu erklären, wenn auch Deutschland sie genehmige. Diese Voraussetzung erfüllte sich nicht. Deutschland stellte Abänderungsanträge sowohl bezüglich des Hauptvertrages sowie der Reglements betreffend die Errichtung eines Centralamts, als bezüglich der nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände. Unter diesen Umständen waren neue Discussionen über alle eingelaufenen Vorschläge[1]) nothwendig. Die Hoffnung auf eine baldige definitive Einigung zerschlug sich.[2]) Um das Werk zu fördern, hat der Schweizerische Bundesrath eine dritte internationale Conferenz veranstaltet, welche ursprünglich auf den 1. September 1885 angesetzt war. Sie mußte dann aber wieder verschoben werden und wurde erst am 5.—17. Juli 1886 abgehalten. Der Bundesrath hoffte nunmehr mit Entschiedenheit, daß die neuen Berathungen zu einem Vertragsentwurfe führen würden, der alsdann ohne Weiteres den Regierungen, bezw. den gesetzgebenden Behörden der Theil nehmenden Länder zur Ratification vorgelegt würde. In der That unterzeichneten dann die Mitglieder der Conferenz (vorläufig mit Rücksicht auf Art. 11 ohne die Abgeordneten Deutschlands) am 17. Juli 1886 in Bern ein „Schlußprotocoll" bestehend aus den schon bei der zweiten Conferenz festgesetzten Theilen (I, II und III mit vier Anlagen), die schließlich trotz mehrfacher Abänderungsvorschläge von Rußland und Frankreich wenig Aenderungen erlitten (mit Ausnahme der Art. 6 i. f., 23 i. f., 36, 40, 58 3 und 60, — um von wesentlich redactionellen Correcturen nicht weiter zu reden). Daran reiht sich (IV) das eigentliche Schlußprotocoll. Die Delegirten der Conferenz richteten an den Schweizerischen Bundesrath die Bitte, er möge die Regierungen der bei der Conferenz vertretenen Staaten einladen, Bevollmächtigte zu ernennen, welche in möglichst kurzer Frist in Bern zusammenzutreten hätten, um die festgestell-

---

1) Sie liegen gedruckt vor unter dem Titel: Zusammenstellung der Abänderungsanträge und Bemerkungen, welche zu dem in der zweiten Berner Conferenz ausgearbeiteten Entwurfe eines internationalen Frachtrechts bei dem Schweizerischen Bundesrathe eingegangen sind. Die Anträge Deutschlands sind auch separat gedruckt.

2) Asser-Rivier, Eléments de droit international, Paris (1884), S. 249, Note 1.

ten Entwürfe, ohne irgendwelche Aenderung an denselben vorzunehmen, in ein definitives Uebereinkommen umzugestalten (Schlußprotocoll, S. 37).[1])

Angesichts dieser Thatsachen darf wohl gesagt werden, daß das internationale Eisenbahnprivatrecht nächstens[2]) in einer bestimmten Weise vertraglich geordnet sein wird. Es handelt sich nun darum, an dieser Stelle die hauptsächlichsten Errungenschaften und Ergebnisse dieses der Geburt so nahe gerückten internationalen Eisenbahnvertrages darzustellen.

Freilich geht der Zweck der vorliegenden Arbeit bloß dahin, aus dem großen Materiale die springenden Punkte der internationalen Convention hervorzuheben.

Die principielle Tragweite des Vertrages.

Unleugbar läßt sich die Frage aufwerfen, ob die Internationalisirung des Eisenbahnrechts in der versuchten Gestalt einen ernsthaften Fortschritt enthalte oder nicht. Anstatt nämlich die Dissonanzen, welche in den eisenbahnrechtlichen Anschauungen von Land zu Land bestehen, zu ebnen und auszuglätten, wird versucht, neben die bestehenden Normen des nationalen Rechts neue und selbständige Rechtssätze zu stellen, welche für den internationalen Verkehr gelten sollen. Die positiven Rechtssatzungen werden also durch diesen Apparat nicht etwa in ihrem Gehalte unificirt, sondern es wird ein neues Recht für die Rechtsverhältnisse der internationalen Rechtsgemeinschaft constituirt. Ist dies ein wirklicher juristischer Fortschritt? Es läßt sich dies unter Berufung auf die Bemühungen für eine internationaleinheitliche Sprache, zu der sich sogar schon zwei Candidaten meldeten, bestreiten: wo soll der Reingewinn liegen, wenn neben die bestehende Vielgestaltigkeit der Sprache und des Rechts neue Variationen gestellt werden? Indessen ist nicht zu übersehen, daß die internationale Verständigung über das Eisenbahnprivatrecht einmal zur materiellen Discussion über die innere Berechtigung der einzelnen Rechtssätze auffordert: auf dem erweiterten Boden internationaler Gemeinschaft wird Revue gehalten über die Dogmen des Eisenbahnprivatrechts und der vergrößerte Horizont des internationalen Parlaments übt auch auf die interne Eisenbahngesetzgebung mit innerer Nothwendigkeit gewisse Reflexwirkungen aus. Sodann darf man sagen, daß eine Convention über die internationalen Eisenbahnrechtsverhältnisse eine präliminäre Vorstation darstellt für die direct universell wirkende Unificirung des Eisenbahnrechts: sie erscheint als ein Glied historischer Rechtsentwickelung.

Eger hat freilich den ganzen dem Vertrag gegebenen Ausgangspunkt, wie er von der Schweiz proponirt wurde, sehr energisch bekämpft, indem er einer

---

[1]) Das Schlußprotocoll ist Französisch und Deutsch gedruckt (Bern, Wyß, 1886); ebenso ist das Protocoll über die Verhandlungen der dritten Conferenz (ebenda) gedruckt. Ich konnte dasselbe hier noch nicht verwerthen.

[2]) Die Delegirten der Deutschen Regierung unterzeichneten das Schlußprotocoll der dritten Conferenz Anfang November 1886.

so beschränkten Convention einen genügenden praktischen Werth absprach.[1]) Allein schon Laband[2]) hat dem gegenüber mit Recht betont, daß es an sich für den internen Verkehr unerheblich sei, welches Recht für den internen Verkehr eines andern Gebietes gelte, daß es dagegen für den internationalen Verkehr darauf ankomme, dafür zu sorgen, daß der Transport eines Gutes nicht an jeder Staatsgränze einer andern rechtlichen Beurtheilung unterworfen sei. Die internationalen Conferenzen haben denn auch übereinstimmend an der proponirten Basis des Vertrags festgehalten. Insbesondere hat auch Deutschland in seiner Denkschrift[3]) diese limitirte Grundlage gebilligt. Allerdings mußte um so mehr jene Beschränkung beobachtet werden, als die Französische Regierung ihre Mitwirkung an den internationalen Bestrebungen nur unter der Bedingung zugesagt hatte, als das ihr mitgetheilte Programm nicht überschritten werde.[4]) Darnach ist zu betonen, daß die vertragliche Convention nur diejenigen privatrechtlichen Eisenbahnrechtsverhältnisse regeln wird, welche in dem Verkehre zwischen verschiedenen Eisenbahn- resp. Staatsgebieten[5]) entstehen. Dabei ist freilich noch zu sagen, daß die Convention ausdrücklich eine Ausdehnung des Geltungsgebietes vorsieht, indem sie den Eisenbahnen gestattet, unter einander Vereine oder Verbände zu bilden (Art. 4.1 des 2. Entwurfs; im definitiven Texte als selbstverständlich weggelassen). Darnach könnten also z. B. die Länder Französischer Rechtsentwickelung (wie Frankreich und Italien) die Convention für ihren ganzen Verkehr adoptiren und dadurch bewirken, daß alle eisenbahnprivatrechtlichen Vorschriften der Convention in diesem erweiterten Rechtsgebiete zur Anwendung kommen.

Abgesehen von diesen Fällen, hat sich der internationale Vertragsentwurf

---

1) Eger a. a. O., S. 48—49.

2) Laband in Goldschmidt's Zeitschrift XXII, N. F. VII, S. 593. Sehr richtig hat dies auch de Seigneux, Du projet, S. 16 und 17 ausgeführt. »Peu importe à l'Allemagne que la France ait ses lois spéciales règlant le service interne des chemins Français, de même qu'il est indifférent au commerce français que les indemnités normales soient applicables dans l'intérieur de l'Empire Allemand. Mais ce qui importe aux uns et aux autres, c'est que les rapports internationaux qui lient intimément les deux pays, et qui ne peuvent exister qne par l'entremise des chemins de fer, soient soumis à des principes uniformes. Il existe alors un intérêt majeur, l'intérêt du commerce international qui nécessite entre États un accord indispensable et un abandon partiel des règles de droit nationales.«

3) Protocolle der ersten Conferenz, S. IL.

4) Die Denkschrift des Bundesrathes (vgl. Eger a. a. O., S. 31) sagt dies ausdrücklich.

5) Diese Ausdrücke sind keineswegs identisch und sie decken sich nicht immer. Schon jetzt gilt das Deutsche „Betriebsreglement" nicht bloß in Deutschland, sondern auch in Oesterreich-Ungarn, Belgien, Niederlanden, Rußland (Eger a. a. O., S. 120 und Laband a. a. O., S. 593).

eine weitere Schranke dadurch aufgelegt, daß er den Personentransport und die daraus entstehenden Verhältnisse nicht in den Kreis seiner Normen zog. Auch mit diesem Vorgehen war Eger nicht einverstanden, indem er betonte, die Nothwendigkeit gemeinsamer Bestimmungen bestehe für den externen und internen Personenverkehr „in ganz demselben Maße und aus gleichen Motiven wie für den Güterverkehr." [1]) An sich ist diese Ansicht wohl zu billigen, auch darf nicht bestritten werden, daß die den Eisenbahnunternehmungen obliegenden Pflichten über gehörigen und rechtzeitigen Transport der Passagiere contractlicher Art sind, dagegen gehen dieselben noch weiter, indem die Bahnen auch für Verletzungen und Tödtungen gegenüber solchen Personen haften, welche in keinem Vertrage mit ihrer Administration stehen. Uebrigens darf auch gesagt werden, daß speciell die Fragen des blutigen Personentransports — wenn ich sie kurz so bezeichnen darf — in den continentalen Staaten annähernd gleichartig geordnet sind, — auf Grund neuer Gesetze. Nach dem Römischen Rechte wäre hier freilich eine Geldentschädigung nicht zu construiren gewesen. [2]) Allein diese Römischrechtliche Anschauung wurde in Deutschland schon frühe durchbrochen und das im Eisenbahnrechte überhaupt grundlegende und bahnbrechende Gesetz Preußens vom 3. Nov. 1838 hat auch hier die in der Natur der Sache begründete Haftpflicht zuerst sanctionirt. Später war es die juristische Facultät der Universität Halle, welche anläßlich eines Eisenbahnunfalles von 1847 gegenüber einem Passagier den Satz aufstellte, daß die Eisenbahnanstalt auch beim Personentransporte für omnis culpa aufzukommen habe. [3]) Insbesondere wurden auch die einseitigen Beschränkungen der Eisenbahnunternehmungen auf einen Ersatz der Kurkosten durch die neuen legislativen Erlasse außer Curs gesetzt. Es sind hier folgende Gesetze zu citiren:

1. Das Oesterreichische Gesetz von 1869 betreffend die Haftung der Eisenbahnunternehmungen für die durch Ereignungen auf Eisenbahnen herbeigeführten körperlichen Verletzungen und Tödtungen. [4])
2. Das Deutsche Gesetz von 1871 betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatze für die beim Betrieb von Eisenbahnen, Bergwerken u. s. w. herbeigeführten Tödtungen und Verletzungen. [5])

---

[1]) Eger a. a. O., S. 54, 55, 132—136, 150—152.

[2]) L. 1, § 5, l. 7 de his qui effud. vel dej. 9. 3.

[3]) Koch, Deutschlands Eisenbahnen II, 213, 257 und Anlage S. 179 ff.

[4]) Dazu ist zu vergleichen Randa, Ueber die Haftung der Eisenbahnunternehmungen für Verletzungen und Tödtungen (1869).

[5]) Vgl. Eger, Das Reichshaftpflichtgesetz, 3. Aufl. 1886. Darin finden sich auch die neuesten Zwangsversicherungsgesetze. Ferner neben den vielen Commentaren Endemann, Die Haftpflicht der Eisenbahnen, 3. Aufl. 1885.

3. Das Ungarische Gesetz von 1874.[1])
4. Das Niederländische Gesetz von 1876.[2])
5. Das Russische Gesetz vom 25. Januar (6. Februar) 1878.[3])
6. Das Schweizerische Gesetz vom 1. Juli 1875.[4])

Angesichts dieses Kataloges von Gesetzen darf gesagt werden, daß mit Bezug auf Tödtungen und Verletzungen auf Eisenbahnen ein der Essenz nach gleichartiges internationales Recht besteht. Um so eher ließe sich allerdings eine vollkommene Harmonie der diesfälligen Rechtsfragen unter den civilisirten Völkern vertragsgemäß herstellen. Allein ebenso sicher ist es, daß ein so dringendes Bedürfniß der internationalen Regelung des Personentransports wie beim Waarentransporte nicht besteht. Die dort vorkommenden Fragen sind eben auch lange nicht so complicirt wie auf dem Boden des Frachtrechts. Immerhin kann z. B. streitig werden, wo die Klagen gegen die Eisenbahnanstalten zu erheben sind, wenn ein Unfall passirt ist auf der Theilstrecke, welche eine einheimische Gesellschaft auf fremdem Staatsgebiete betreibt. Handelt es sich um eine Contractsklage (z. B. also um eine actio des Passagieres), so wird sie am Domicile der Gesellschaft gestellt werden müssen, liegt dagegen eine Delictsklage vor, so muß die Gesellschaft vor den Gerichten des fremden Staats Rede und Antwort stehen (forum delicti commissi), -- immerhin eine besondere Regulirung der Staatsverträge vorbehalten.

Eger hat zwar auch Bestimmungen über die Haftpflicht der Eisenbahnen für verspätete Abfahrt oder Ankunft der Züge vorgeschlagen. Dabei lehnte er sich an diejenigen gesetzlichen Normen an, welche das Schweizerische Transportgesetz vom 20. März 1875 im Art 4 ff. aufstellt. Allein dieselben enthalten im Grunde sehr geringe Abschlagszahlungen an das jus commune und es muß dieser Erscheinung gegenüber gesagt werden, daß auch bei diesen Fragen des Personentransportes die Privilegien der Eisenbahnanstalten endlich fallen müssen, um dem allgemeinen Rechte Platz zu machen.[5])

Zwar ist sicherlich nicht zu leugnen, daß das Eisenbahnpersonen-

---

[1]) Beilageheft zu Goldschmidt's Zeitschrift für Handelsrecht XXIII, N. F. VIII, S. 97—99.

[2]) Eger, Internationales Frachtrecht, S. 55.

[3]) Das genannte Beilageheft, S. 207—209.

[4]) Fick, Die Schweiz. Rechtseinheitsbestrebungen 1874, S. 146 ff.

[5]) Das Recht des Personentransportes wird abgesehen von den Fragen der Tödtungen, Verletzungen in der Deutschen Doctrin vernachlässigt. Die Französische Literatur besitzt darüber das Buch von Sainctelette, De la responsabilité et de la garantie 1884, p. 87 ff., die Amerikanische Literatur dasjenige von Lawson, On common carriers (St. Louis 1880) und Thompson, Law of carriers of passengers (St. Louis 1880). Was Schott in Endemann's Handbuch des Handelsrechts (III, S. 524—530) über den Personentransport der Eisenbahnen sagt, genügt nicht.

billet eine ganz wesentliche internationale Bedeutung hat, da es ohne Rücksicht auf die politischen Gränzmarken und weit über sie hinaus ausgestellt wird. Es hätte unzweifelhaft ein Interesse, die damit verbundenen Fragen der Haftpflicht, diejenigen über die Cession der Billets u. s. w. auf dem internationalen Boden, auf den sie die Eisenbahnadministrationen selber gestellt haben, auch rechtlich einheitlich zu ordnen. Ich will hier nur daran erinnern, wie weit die Rechtsansichten darüber divergiren, ob Retourbillets übertragbar seien. Die Einen drohen derartigen Vorgängen gegenüber mit dem Strafrechte, die Andern erkennen sie als civilistisch ganz correct an. Jhering hat sich in seiner Abhandlung über den Rechtsschutz gegen injuriöse Rechtsverletzung[1]) lebhaft zu Gunsten der Uebertragbarkeit der Retourbillets ausgesprochen. Freilich läßt er die Frage offen, ob dem gewerbsmäßigen Handel mit Retourbillets nicht zu steuern sei.[2]) Die Französischen Eisenbahnschriftsteller sind übereinstimmend der Ansicht, daß die Eisenbahnretourbillets wesentlich persönlich seien.[3]) Die Entscheidung dieser keineswegs ganz zweifelsfreien Frage[4]) hängt davon ab, ob das Eisenbahnbillet ein Inhaberpapier ist. Wenn ja, kann es natürlich ohne Weiteres die Hand wechseln. Ich würde aus den von Jhering angedeuteten Gründen in letzterem Sinne entscheiden, natürlich abgesehen von persönlichen Freibillets oder Abonnementskarten u. dgl.[5]) Weiter läßt sich hier andeuten die Frage des Einflusses der Quarantaine oder ähnlicher Maßregel auf die Gültigkeit der Dauer der Billets und die Wünschbarkeit der Regelung derjenigen Rechtsverhältnisse, welche bezüglich der »sleeping cars« auf internationalem Boden entstehen.[6])

---

[1]) Jhering's Jahrbücher XXIII, S. 327 ff. Für die Cedirbarkeit spricht sich auch Lankmann (chemins de fer) Nr. 54 aus.

[2]) Jhering a. a. O., S 337. Ob mit Recht eine solche Distinction zu machen sei, möchte ich bezweifeln.

[3]) Bédarride, Chemin de fer I, No. 255, Lamé Fleury, Code, p. 9 und 10, Duverdy, Contrat de transport, No. 299 betont die Gefahr speculativer Tendenzen und sagt: faire un pareil trafic, c'est violer une des conditions, sous lesquelles les réductions du prix de ce tarif spécial des billets de retour ont été consenties. Zu dem gleichen Schlusse kommt auch Féraud-Giraud (chemins de fer III, No. 232). Dabei ist aber das Urtheil unter Nr. 233 zu vergleichen.

[4]) Mit der Construction des Billets als Inhaberpapier hängt die Frage gar nicht zusammen, ob eine einzelne Person befugt sei, für sich allein mehrere Billets zu acquiriren, um ein Anrecht auf möglichst viel Freigepäck zu erhalten. Zweifellos liegt dieser Combination ein Mißbrauch zu Grunde.

[5]) Weiter ist zu vergleichen Bekker in Jhering's Jahrbüchern XII, S. 49 und 50. Brinz, Pandekten II 2, § 312, Note 25. Schott in Endemann's Handbuch des Handelsrechts III, S. 525 und 526. Thompson a. a. O., S. 53, 57, 58, 65.

[6]) Journal du droit international V, p 547 und 548, X, 406 und 407.

So wenig der Personentransport im internationalen Vertrage geordnet sein wird, so wenig finden sich Bestimmungen über die Eisenbahngepäckscheine, obwohl auch hier sicherlich ein internationalrechtliches Interesse der Regelung vorliegen würde.

Die Convention beschränkt sich darnach auf die Fixirung derjenigen Rechtsverhältnisse, welche aus dem internationalen Frachtgeschäfte oder Waarentransporte entstehen und damit stimmt auch allein der Titel des Vertrages.

Die Eingehung des internationalen Frachtvertrages.

Literatur: De Seigneux, Commentaire, p. 11—14, 15 und 16, 71.

I. Zunächst ist festzustellen, auf welche Transporte von Waaren oder Gütern und auf welche Eisenbahnen die Convention sich bezieht.

Die beiden Entwürfe und das Uebereinkommen (Art. 1) sind darüber einig, daß folgende Erfordernisse vorliegen müssen:

1. Sendungen von Gütern, welche auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes expedirt werden.
2. Sendungen, welche aus dem Gebiete eines vertragschließenden Staates in das Gebiet eines andern contrahirenden Staates befördert werden. Deutschland schlug vor[1]) zu bestimmen, ein internationaler Transport liege nicht vor, wenn ein Transport das Ausland nur dadurch berührt, daß der Betrieb der transportirenden Bahn im Auslande mündet oder das Ausland transitirt. Dieser Antrag ist im Uebereinkommen adoptirt worden (Art. 1). Damit muß das Schlußprotocoll (IV) verglichen werden.
3. Eisenbahnstrecken, welche von jedem Staat durch Vorlage einer Liste und einer Karte als zur Ausführung internationaler Transporte geeignet bezeichnet werden.[2])

Die diesfälligen Entschließungen der Regierungen über den Eintritt und Austritt von Eisenbahnlinien sind dem „Centralamte" mitzutheilen (Art. 58). Ich komme hierauf noch mit einigen Bemerkungen zurück.

---

[1]) Vgl. „Zusammenstellung", S. 6.

[2]) Deutschland opponirte gegen die ursprüngliche Normirung, weil darin eine viel zu schwankende und elastische Grundlage des Uebereinkommens liege (Protocoll II, S. 139 und 140). In Folge dessen kam in der dritten Conferenz die in Art. 1 und am Ende des Schlußpotocolls erwähnte Liste zur Geltung.

Nach der erwähnten Formulirung sind auch Localbahnen nicht ohne Weiteres ausgeschlossen.[1])

II. Den bezeichneten Eisenbahnen wird durch die internationale Convention nach bestimmter Maßgabe der Contrahirungszwang und der directe Verkehr aufgelegt, die Convention traf aber Vorkehrungen, um die aus dieser Rechtsstellung hervorgehenden ökonomischen Consequenzen zu mildern (Art. 5, 57 5, 58 3 u. 4).

1. Man ist in der Deutschen Eisenbahnrechtsliteratur darüber einig, daß die Eisenbahngesellschaften verpflichtet sind, mit dem Publicum zu contrahiren und daß das letztere nicht auf ihren guten Willen angewiesen ist.[2]) In England sind die höchsten Richter darüber verschiedener Meinung.[3]) Anders in Amerika.[4]) Der doctrinelle Grund für jenen Zwang liegt freilich nicht darin, daß die Eisenbahnen „mit dem ganzen Publicum" in einem Vorvertrage stehen, wie der große Dogmatiker Thöl andeutete,[5]) sondern darin, daß dieselben einer öffentlichen Zweckbestimmung zu dienen haben: dieser Zwang hat seine Quelle im ungesetzten Rechte und er besteht mit oder ohne eine positive Satzung.[6]) Mit Recht nahm ihn auch die internationale Convention grundsätzlich auf (Art. 5).

Es ist eine logische Erweiterung dieses Zwanges, wenn den Eisenbahnen unter einander eine directe Verkehrspflicht aufgelegt

---

[1]) In der ersten Conferenz war man darüber einig, daß sich der Vertrag auf Localbahnen und Bahnen von untergeordneter Bedeutung nicht beziehe. (Protocoll I, S. 94). Die Frage wurde dann in Wiedererwägung gezogen (Protocoll II, S. 74), weil Deutschland fand, eine grundsätzliche Ausschließung dieser Bahnen sei nicht erwünscht: „es gäbe eben Secundärbahnen, welche auch dem großen Verkehr dienen." Die neue Fassung der zweiten Conferenz fand dann freilich die Billigung Deutschlands nicht (Protocoll II, S. 139 und 140). Es schlug darauf folgende Fassung des Art. 1 vor: „Jeder der vertragschließenden Staaten hat in dem anliegenden Verzeichniß diejenigen Eisenbahnstrecken benannt, welche als zur Ausführung internationaler Transporte geeignet, dem Uebereinkommen unterworfen sein sollen." Deutschland bezeichnete in der Anlage die diesfälligen Bahnen auch noch durch Beifügung einer Karte. In der dritten Conferenz siegte dann dem Wesen nach dieser Antrag.

[2]) Gareis, Handelsrecht, 2. Aufl., S. 411; Dernburg, Preußisches Privatrecht, 3. Aufl., II § 203; Beseler, Deutsches Privatrecht, 4. Aufl., S. 1106 und 1107; v. Stengel, Lehrbuch des Deutschen Verwaltungsrechts, § 97.

[3]) G. Cohn, Untersuchungen über die Englische Eisenbahnpolitik, II, S. 80, Anm. 1.

[4]) Kent, Commentaries, III, 12. Aufl., S. 459, Anm. 1.

[5]) Thöl, Handelsrecht, III, S. 152. Hiergegen auch Jhering in seinen Jahrbüchern, XXIII, S. 272, Note 2.

[6]) Vgl. auch Schott, in Endemann's Handbuch III, S. 477.

wird. Allein daraus entstehen weitgehende Pflichten bezüglich des Creditirens von Frachten und Nachnahmen gegenüber anderen Bahnen (Art. 23 3).

2. Der Französische Delegirte machte in der ersten Conferenz darauf aufmerksam, daß der Staat, welcher naturgemäß allein den ihm unterworfenen Bahnen die erwähnten Pflichten auflegen könne, für die ökonomischen Folgen dieses Zwanges eintreten müsse. Deswegen schlug er vor, daß die Staaten unter sich für die Zahlungsfähigkeit der von ihnen für den internationalen Transport als geeignet erklärten Bahnen Garantie leisten.[1])

Dieser Ansicht gegenüber wurde betont, daß die internationale Fixirung jener Pflichten im Grunde nur eine Verallgemeinerung bereits bestehender Uebungen und Lasten sei[2]). Allein der charakteristische Unterschied des frühern Rechts besteht doch wohl darin, daß bis dahin der directe Verkehr (oder Verbandsverkehr) regelmäßig von den freiwilligen Entschließungen der Bahnen abhing und daß bloß ein directer Frachtbrief vorgeschrieben war, einzelne Ausnahmen vorbehalten.[3]) Insbesondere ist nach Deutschem Frachtrechte die solidare Haftpflicht der Bahnen an die Bedingung geknüpft, daß die Bahn, welche haften soll, das Gut auf Grund des ursprünglichen Frachtbriefes übernommen habe (Art. 401 D. H.-G.-B.). Allein diese Bestimmung konnte dadurch illusorisch gemacht werden, daß ein neuer Frachtbrief ausgestellt wurde: hier gerade zeigt sich greifbar der relevante Unterschied zwischen der Pflicht zu einem directen Verkehre und zu einem directen Frachtbriefe. Diesen Unterschied verwischt die internationale Convention vollständig und constituirt einen rechtlichen Zwang zum directen Verkehre im weitesten Sinne (vgl. Art. 1 und 5 und Schlußprotocoll). Ueberdies verpflichtet sie damit die Bahnen den am Transporte mitbetheiligten Bahnen Frachten und Nachnahmen zu creditiren, was bei der großen Ausdehnung des Conventionsgebiets seine hohe Bedeutung hat.

Die erste Conferenz hat in Würdigung dieser Verhältnisse der internationalen Commission die Competenz eingeräumt, unter Umständen auf Beschwerde hin die internationale Rechtspflicht des Contrahirungszwanges und des directen Verkehrs gegenüber einzelnen Bahnen zu sistiren oder an Bedingungen zu knüpfen, nachdem den letztern Gelegenheit gegeben worden ist darauf ihre Erwiederungen zu machen. Im Concursfalle konnte sofort provisorisch von „dem leitenden Staate" ein Entscheid getroffen werden (§ 2 und 10 des ersten Vertragsentwurfs betreffend die Einsetzung einer internationalen Commission). In

---

[1]) Protocoll II, S. 137 und 138. Carotti, Le congrès, S. 9 und 10.

[2]) Protocoll I, S. 6 und Schlußprotocoll am Ende.

[3]) Schweizerisches Transportgesetz von 1875, Art. 1 und 35 2; und Schweizerisches Gesetz über Bau und Betrieb von 1872, Art. 30.

der zweiten Conferenz wurde die ganze Frage neu regulirt, was um so leichter war, als nunmehr die Errichtung eines Centralamts beschlossen wurde. In Art. III. des Entwurfs eines Reglements wurde schließlich folgendes bestimmt:

1. Das Centralamt dient als Vermittler für die aus dem internationalen Transport herrührenden Forderungen der Eisenbahnen.
2. Werden diese Forderungen grundlos oder nur zum Theil bestritten, so verfügt der Leiter des Amts nach Einholung des Gutachtens zweier Sachverständigen, ob die Schuldnerin die ganze oder einen Theil der Ansprüche zu deponiren habe. Wird dieser Aufforderung, die eventuell zu wiederholen ist, nicht entsprochen, so theilt der Leiter des Amts die Sachlage dem Staate, dessen Gebiet die Bahn unterworfen ist, mit, und ersucht ihn die Frage zu prüfen, ob dieselbe nicht aus dem Verzeichnisse der internationalen Bahnen zu streichen sei.

   Verneint dies der Staat oder giebt er keine Antwort, so wird angenommen, daß er „für die Zahlungsfähigkeit der schuldnerischen Eisenbahn, soweit es sich um aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen handelt, ohne weitere Erklärung die Garantie übernehme." (Art. III, i. f.)

Der Unterschied zwischen dieser letzten Lösung und der Regulirung durch die erste Conferenz ist, besonders gegenüber dem ersten Französischen Antrage, einleuchtend. Es scheint mir die vorliegende Combination, die in der zweiten Conferenz allerdings nur mit 5 gegen 4 Stimmen acceptirt wurde, eine sehr glückliche zu sein: sie versöhnt die berechtigten Interessen der Eisenbahngesellschaften mit denjenigen des Publicums. Ich möchte bloß sagen, daß die juristische Figur der Verpflichtung etwas sorgfältiger hätte bezeichnet werden dürfen.[1]) Offenbar ist aber mit der „Garantie" eine directe und selbständige Verpflichtung verstanden.

Durch das Vorgehen der Convention wird nunmehr ein überaus wichtiger und eingreifender Satz proclamirt: die derselben angehörenden Staaten verpflichten die ihnen unterworfenen und zum internationalen Transporte geeigneten Bahngesellschaften zu einer internationalen Zwangsgemeinschaft vermöge deren die betreffenden Linien als eine wirthschaftliche und juristische Einheit erscheinen.[2])

---

[1]) Vgl. de Seigneux, Commentaire, S. 11—13 und 71. Andere Versuche der Lösung siehe Protocoll I, S. 80 und 81 (Constituirung eines Generalpfandrechts), Protocoll II, S. 137 und 138 (Deckung der Verluste aus einer gemeinschaftlich zu bildenden Kasse). — Gegen die Beschlüsse der I. Conferenz hatte sich namentlich auch die Denkschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, S. 3 ff., ausgesprochen. Sie verfocht den Französischen Antrag (S. 9).

[2]) Damit ist der Hauptsache nach das Ideal erreicht von dem Brocher, Droit international II, Nr. 206 spricht, wenn er sagt: »C'est avec raison que la diplo-

Soweit die betreffenden Staaten den Eisenbahnbetrieb selber besorgen, entsteht auch zwischen ihnen eine eisenbahnrechtliche Zwangsgemeinschaft.

Voraussetzung derselben ist auch keineswegs ein Zusammenhang durch ununterbrochene Schienenverbindung.[1])

Allerdings kann ein Staat nicht gezwungen werden, auf dem von ihm dem Centralamte mitgetheilten Verzeichnisse solche Eisenbahnen weiter beizubehalten, welche sich nach seiner Ansicht zur Ausführung internationaler Transporte nicht mehr eignen. Allein in dieser Entschließung ist der betreffende Staat, so lange er der Convention angehört, keineswegs absolut frei: die Streichung kann nur aus bestimmten, in der Convention niedergelegten Motiven („aus financiellen Gründen oder in Folge einer thatsächlichen Behinderung" Art. 58 3) vorgenommen werden. Daraus folgt, daß die Verwendung von Eisenbahnlinien in dem Kreise des internationalen Transportverkehrs unter den Schutz und die Controle des Völkerrechts gestellt ist. Allerdings ist es wahr, daß die von der Convention aufgestellte Rechtsstation (das Centralamt) keine Befugniß hat über den inneren Werth und die sachliche Begründetheit der Entschließungen des Staats zu entscheiden oder darüber angehört zu werden. Auch den Conventionsstaaten ist ein solches Recht nicht förmlich eingeräumt worden: endgültig und allein stellt der betreffende Staat die Zugehörigkeit und Verwendbarkeit einer Linie zum internationalen Güterverkehr fest und er allein eximirt sie davon. Allein indem die Convention in Art. 58 3 die Voraussetzungen aufzählt, unter welchen die Streichung einer Bahn vom internationalen Verkehr statthaft ist, hat sie zugleich klar ausgesprochen, daß immer da, wo jene thatsächlichen Verhältnisse nicht bestehen, die Bahn in der internationalen Zwangsgemeinschaft zu verbleiben habe. Allerdings fehlt dieser Norm die selbständige Sanction, allein jene Verpflichtung ist gleichwohl geschützt durch die Regeln des allgemeinen Völkerrechts.

III. Die Convention setzt diejenigen Formen und Inhaltsangaben fest, welche den internationalen Frachtvertrag auch äußerlich markiren (Art. 6 und Anlage 2—4).

Bei der Abfassung des internationalen Frachtbriefformulares wurde namentlich auf die Wünsche der Französischen Delegation Rücksicht genommen.[2])

Die »equality clause« ist auch im internationalen Verkehre gewahrt (Art. 11). Im Uebrigen ist auf Art. 7, 10, 12, 13 zu verweisen.

---

matie s'occupe beaucoup de nos jours du contrat de voiture. . . . . Ce contrat acquiert de plus en plus une importance internationale par suite de la longueur des trajets fort souvent parcourus. On doit s'efforcer de créer l'harmonie dans l'application des lois qui s'y trouvent impliquées.«

[1]) Die Deutsche Denkschrift sagt „um nicht Bahnen mit abweichender Spurweite und Beförderung mittelst Trajectanstalten auszuschließen." Protocoll I, LI.

[2]) Protocoll II, S. 159—161. Die zwei letzten Absätze des Art. 6 sind das Resultat der dritten Conferenz.

Die aus dem internationalen Frachtvertrage entstehende Haftpflicht der Eisenbahnen.

Literatur: De Seigneux, Comment., p. 41—48.

I. Der grundsätzliche Ausgangspunkt.

Es bedurfte einer längeren Entwicklungsphase, bis sich die juristische Doctrin in zutreffender Weise mit den Rechtspflichten abfand, welche zu Lasten der Eisenbahnanstalten aus dem Waarenverkehre entstehen, noch weit länger aber, bis man die mit der öffentlichen Mission sonst noch zusammenhängenden Consequenzen zog. Der juristische Compaß für die Beurtheilung jener Haftpflichtsfragen ist indessen gegenwärtig gefunden und es ist bezeichnend, daß die Jurisprudenz im Grunde einfach an den römischrechtlichen Gedanken des Receptum anknüpfen kann. Der entscheidende Gesichtspunkt für die intensive Haftpflicht ist auch bei den Eisenbahnen derjenige, den schon der Römische Prätor angiebt:

> Necesse est plerumque eorum fidem sequi et res eorum custodiae committere.[1])

An Stelle der nautae caupones et stabularii sind einfach die Eisenbahnen zu setzen.

Auch darf ohne Uebertreibung gesagt werden, daß die Römischen Juristen die Bestimmungen über das Receptum ganz zweifellos auch auf die Eisenbahnen angewendet hätten.

Uebrigens besteht gegenwärtig über den principiellen Ausgangspunkt der Haftpflichtfrage kein ernsthafter Zweifel mehr. Das Französische und Deutsche Recht haben eine energische Haftpflicht statuirt, und diesen zwei Gruppen können die Rechtszustände der übrigen Staaten mit Leichtigkeit angereiht werden. Es folgte die neue Schweizerische Eisenbahngesetzgebung mit einer Reihe von Verschärfungen. Und gewiß mit Recht: die Eisenbahnen besitzen ein thatsächliches Monopol und das normale Civilrecht würde ihnen gegenüber die Rechtlosigkeit des Publicums herbeiführen. Der Cultus der Vertragsfreiheit würde hier zum Rechtsnihilismus ausarten.

Daher erhebt das moderne Eisenbahnrecht die meisten Eisenbahn-Rechtssätze zu jus cogens. Es weist ferner die Beweislast in den meisten Fällen den Eisenbahnen zu, weil eine den gewöhnlichen Normen entsprechende Vertheilung dieser Pflicht einen Nothstand schaffen würde.

Die Eisenbahnen haften auch für das ganze Personal, das sie in ihrem Dienste verwenden: dasselbe steht auf dem gleichen Boden, wie die maschinellen Betriebsmittel, für deren richtige Function die Eisenbahnunternehmungen haften müssen.

---

[1]) L. 1, § 1 D. nautae caup. stab. 4, 9.

Dieselben können sich liberiren durch folgende Nachweise:

1. der Einrede der höheren Gewalt,[1])
2. der Einrede des eigenen Verschuldens,
3. der Einrede aus der natürlichen Beschaffenheit der Güter.

II. Die positiven Haftpflichtgrundsätze der Convention.

Hier galt es die zwei in den Detailfragen wesentlich verschiedenen Gruppen des Französischen und Deutschen Rechts zu versöhnen. Der Wurf ist in meisterhafter Weise gelungen.

Nach Französischem Rechte müssen die Eisenbahnen in der Regel das ganze id quod interest ersetzen, d. h. nicht bloß das damnum emergens, sondern auch das lucrum cessans, wobei freilich nicht zu übersehen ist, daß Art. 1150 u. 1151 in Verbindung mit Art. 1149. Code civ. ganz wesentlich temperirend wirken.

Nach Deutschem Handelsrechte wird grundsätzlich erklärt, daß der wirkliche Werth des Gutes entscheidend sei, aber es wird den Eisenbahnen gestattet, Maximalsätze oder Normalsätze zu fixiren. Deutschland erklärte von Anfang an, zur Förderung der Einigung auf diese Beschränkung der Haftpflicht verzichten zu wollen.[2])

Die Convention stellt nun folgende Grundsätze auf:

1. Diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung des Transports auch auf den folgenden Bahnen bis zur Ablieferung. Die Klage kann aber nur gegen die erste Bahn oder gegen diejenige, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbriefe übernommen hat, oder gegen die eigentlich schädigende Bahn erhoben werden (Art. 27). Die Bahnen haften für ihr Personal (Art. 29).

   Die Bahnen können der Hauptsache nach nur die unter I. erwähnten Beweise geltend machen (Art. 30). Natürlich haben sie

---

[1]) Die Fixirung dieses Begriffs ist allerdings schwierig. Exner (die vis major in Grünhut's Z. X S. 497—582) hat die Lehre unter Verwendung der Englischen Rechtstheorie und Praxis in geistreicher Weise vertieft. Darnach ist die vis major ein Ereigniß:

a. welches außerhalb des Betriebskreises der Eisenbahnanstalt entsprungen durch Hereinwirken in denselben einen Schaden an Leib oder Gut verursacht hat und

b. welches vermöge der Art und Wucht seines Auftretens die im ordentlichen Laufe des Lebens zu gewärtigenden Zufälligkeiten augenscheinlich übersteigt.

[2]) Denkschrift, S. LVI., Protocoll I. — Ueber die Berathungen vgl. Protocoll I, S. 37 und 38 und Protocoll II, S. 50 ff., 117 ff.

unter sich ein Rückgriffsrecht und im Falle der Zahlungsunfähigkeit wird der von einer Bahn bezahlte Schaden unter allen Bahnen nach Verhältniß der reinen Fracht vertheilt (Art. 47).

2. Entscheidend ist für den Verlustfall der gemeine Handelswerth beziehungsweise der gemeine Werth, welchen das Gut am Versandtorte[1]) zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut zur Beförderung angenommen worden ist (Art. 34). Ein Verlust liegt eisenbahnrechtlich vor, wenn das Gut um mehr als 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist nicht abgeliefert wird (Art. 33). Dazu ist Art. 36 zu vergleichen.

   Im Falle der Beschädigung ist der ganze Minderwerth zu bezahlen (Art. 37).

   Bei Versäumung der Lieferfristen, über welche die Ausführungsbestimmungen (§ 6) Vorschriften festsetzen (Art. 14), haftet die Bahn für den Schaden (vgl. auch Art. 48). Sie wird liberirt, wenn sie beweist (Art. 39), daß die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte.[2])

   Ferner ist auf Art. 42 aufmerksam zu machen.

3. Diese Grundsätze erleiden Abänderungen:
   a. Zu Gunsten der Eisenbahnen:
      α. Wenn einer der in Art. 31 specificirten Fälle vertraglich zulässiger Abmilderung vorliegt (Transport in offenen Wagen, bei Selbstverladung oder eigener Begleitung u. s. w.). Vgl. auch Art. 32.
      β. Wenn die Eisenbahnen ermäßigte Specialtarife mi Maximalsätzen des Ersatzes nach Maßgabe des Art. 11 verwenden (Art. 35).[3])

      Hierher gehört auch Art. 37. Ferner ist Art. 41 vorzubehalten.
   b. Zu Ungunsten der Eisenbahnen:
      α. Im Falle der Declaration[4]) des Interesses an der Lieferung

---

[1]) Vgl. Protocoll II, S. 50–53, 117.

[2]) Protocoll II, S. 53 und 54, 122. Monzilli, S. 206, Nr. 9, wollte die vis major als liberirend hinstellen. Die adoptirte Formel zeichnet sich leider nicht durch Klarheit aus.

[3]) Vgl. Protocoll II, S. 119 und 120, Art. 416 des neuen Italienischen Handelsgesetzbuches und de Seigneux, Commentaire, S. 49 und 50.

[4]) Der Berechtigte muß im Gegensatze zu Art. 26 des Schweizerischen Transportgesetzes den Beweis des Schadens trotz der Declaration erbringen. Ueber die Regelung der Beweislast herrscht Streit. (Protocoll I, S. 60 und Eger, a. a. O. S. 107 und 108). Jedenfalls aber muß der „Schaden" im weitesten Sinne interpretirt werden.

(Art. 38); dazu ist noch Art. 9 der Ausführungsbestimmungen zu vergleichen.

β. Im Falle der Versäumung der Lieferfrist wird ein Procentsatz der Fracht als Schaden präsumirt (Art. 40).

γ. Im Falle von dolus oder culpa lata (Art. 41). Damit ist gemäß dem Vorgange des Schweizerischen Rechts (Art. 27 des Schweizerischen Transportgesetzes) die nach dem Deutschen Handelsgesetzbuche bestehende Qual über die Fixirung der „böslichen Handlungsweise" glücklich vermieden.

Es ist klar, daß diese Haftgrundsätze[1]) auch auf die Staaten Anwendung finden, soweit sie selber den Eisenbahnbetrieb besorgen. Es fehlt nicht an Beispielen, die darthun, daß die Staaten nicht geneigt sind, sich einer strengen civilistischen Verantwortlichkeit zu unterwerfen.[2]) Der oberste Belgische Gerichtshof negirte in einem Urtheile vom 28. Februar 1850 jede Haftpflicht der staatlichen Eisenbahnanstalt bezüglich des Eisenbahntransports.[3]) Auch sonst ist der Gedanke, daß die civilistische Rechtsstellung der Verkehrsanstalten eine andere sei, wenn der Staat sie übernehme, viel verbreitet und auch von den Gerichten wiederholt sanctionirt.[4]) Allein derartigen Theorien gegenüber muß energisch betont werden, daß der Staat überall da, wo er eine wesentlich privatrechtliche Thätigkeit betreibt und speciell, wo er Eisenbahnen exploitirt, ein Rechtssubject des allgemeinen bürgerlichen Rechts ist.[5]) In Frankreich ist die civil-

---

1) Die Convention konnte sich in diesen Fragen nicht an die vorangegangenen internationalen Post- und Telegraphenverträge halten, denn die Telegraphenverwaltungen lehnen jede ernsthafte Haftpflicht ab und die Postverwaltungen begnügen sich mit geringen Abschlagszahlungen.

2) Der Telegraphen- und Postbetrieb liefert dafür sprechende aber wenig ansprechende Beweise.

3) Lankmann, Chemins de fer en Belgique, No 482.

4) M. Gray, Communication by telegraph (Boston 1885) § 7 führt aus, daß die staatlichen Postmeister keine common carriers seien und fügt bei: it is implied however that if the business were carried on by a private individual for gain he would be a common carrier. In England hafteten die privaten Telegraphenverwaltungen; mit der Uebernahme der Telegraphie in Staatshände wurde dies anders. Vgl. mein Telephonrecht, S. 263 und 264.

5) Sehr richtig wird dies auch von Pasquale Fiore, Droit international, 2. Aufl., übersetzt von Ch. Antoine, Paris, 1885, I, Nr. 663 betont »Qu'on suppose qu'un Etat soit propriétaire d'un chemin de fer et qu'il en ait l'exploitation et qu'un étranger souffre un dommage . . . . cet étranger pourrait citer en justice l'Etat comme civilement responsable des fautes des fonctionnaires préposés par lui à l'exploitation de la voie, ce fait étant régi par les mêmes principes que les rapports entre particuliers.«

rechtliche Haftpflicht des Staates für den staatlichen Eisenbahnbetrieb anerkannt, dagegen ist die doctrinelle Unterlage dieses Satzes controvers.[1])

Die Rechtsstellung des Destinatärs und das Dispositionsrecht des Absenders.

Literatur: De Seigneux, Commentaire, p. 31 und 32.

Die hier vorliegende Frage gehört zu den schwierigsten, welche die doctrinelle Jurisprudenz aufweisen kann. Allein ihre Regelung auf dem Boden des internationalen Rechtes ist eine so außerordentlich wichtige, daß sie des langen Nachdenkens und Discutirens wohl würdig war. Die Lösung ist auch hier gefunden.

Schon die Denkschrift des Bundesraths hat der „einseitigen Dispositionsbefugniß während des Transports" die sorgfältigste Aufmerksamkeit gewidmet.[2]) In den verschiedenen Staaten bestehen folgende Systeme:

1. Die Unabänderlichkeit des im Frachtbrief enthaltenen Ablieferungsauftrages.

Lankmann[3]) berichtet, daß in Frankreich die Ansicht verfochten werde, der Absender der Waare könne eine Aenderung des Destinatärs nach Abschluß des Vertrages mit der Eisenbahnanstalt gar nicht mehr einseitig vornehmen. Es bedarf keines weiteren Nachweises, daß eine derartige Regulirung der Frage keinen Werth hat.

2. Die Auffassung des Frachtbriefes als Connossement.

Bei der Berathung des D. H.-G.-B. wurden die Ladescheine oder Binnenconnossements als überaus wichtig hingestellt und vom Gesetze (Art. 414—421) facultativ zugelassen (Art. 413). Allein gemäß dieser Bestimmung erklärten die Bahnen rechtsgültig: „Die Ausstellung von Ladescheinen findet nicht statt."[4]) Auch im Schweizerischen Transportgesetze von 1875 ist dieses Institut vorgesehen (Art. 12 und 20). Die Bahngesellschaften

---

1) Otto Mayer: Theorie des Französischen Verwaltungsrechts (1886) § 58. (S. 398 und 401) und Ed. Olivier: Les chemins de fer en droit international (Paris 1885), S. 142 und 143.

2) Siehe Eger a. a. O., S. 35—38.

3) Lankmann, Chemins de fer, Nr. 363: L'expéditeur . . ne peut pas changer de destinataire sans le consentement du transporteur, d'après d'autres (auteurs) sans le consentement du destinataire primitif. Lankmann selbst opponirt natürlich (Nr. 364) gegen diese Rechtsauffassung.

4) Eger, Deutsches Frachtrecht, I, S. 112; III, S. 2ff, Protocoll I, S. 22.

sind darin vollkommen einig, daß dasselbe ihren Interessen entschieden widerstreitet.

Würde der Ladeschein adoptirt, sei es, daß er an Ordre lautet oder gar auf den Inhaber, so ist klar, daß das Eigenthum am Frachtgut darin gewissermaßen verkörpert wäre: der Inhaber des Scheines würde dadurch in eine directe dingliche Beziehung gesetzt zu dem Frachtobjecte und damit würde die Waare für die Ordres des Absenders gänzlich unempfindlich.[1])

Schon der Vorschlag des Schweizerischen Bundesraths nahm dieses Institut angesichts der Opposition der Eisenbahnverwaltungen nicht auf.

3. Die Auffassung des Fracht-Recepisse als connossementsähnliches Papier in Frankreich und Ungarn.

In Frankreich hat sich die Gewohnheit eingebürgert, anstatt einen Frachtbrief auszustellen, sich mit einem Recepisse zu begnügen und die Eisenbahngesellschaften sind verpflichtet, dem Absender ein solches auszustellen.[2]) Dieses Recepisse wird nun im Handelsstande in der Weise verwerthet, daß der darin erwähnte Destinatär auf Grund des Besitzes desselben schon vor der Ankunft der Waare darüber verfügen kann und daß umgekehrt dem Absender eine Dispositionsbefugniß nicht zugestanden wird, wenn er das Recepisse nicht abliefert. Dabei ist freilich richtig, daß über die theoretische Zulässigkeit dieser commerciellen Ansicht Streit besteht.[3])

Art. 404 des Ungarischen Handelsgesetzbuches enthält gegenüber dem Deutschen den Zusatz:

> Im Falle ein Aufgaberecepisse ausgestellt ist, so steht dieses Verfügungsrecht nur dem Besitzer des Aufgaberecepisse zu.

Dabei ist aber zu beachten, daß das auch in Oesterreich geltende Deutsche „Betriebsreglement" die Ladescheine nicht einführte und ebenso wenig die Recepisse.[4])

4. Das Deutsch-rechtliche System.

Gemäß Art. 402, 403 und 405 des Deutschen Handelsgesetzbuches hat der Absender das Recht einseitige Verfügungen über die der Eisenbahn übergebene Waare zu treffen.[5]) Ein eigenes Recht erlangt der Destinatär erst, wenn er

---

[1]) Schott, a. a. O., III, S 413, 420, 428.

[2]) Die Gewohnheit scheint auf fiscalische Gründe zurückgeführt werden zu müssen. Ueber die Sache selbst ist Sarrut: Législation et Jurisprudence sur le transport des marchandises par chemins de fer, Paris 1874, Nr. 383 ff. und Nr. 562 ff. zu vergleichen.

[3]) Sarrut, a. a. O., Nr. 561, macht namentlich darauf aufmerksam, daß die Eisenbahnanstalten häufig (aus Nachlässigkeit) ein Recepisse nicht ausstellen.

[4]) Protocoll I, S. 23.

[5]) Eger, Frachtrecht II, S. 59 ff.

a. den Frachtbrief erhalten, oder
b. Klage auf Auslieferung des Gutes und Uebergabe des Frachtbriefes erhoben hat.

5. Das Schweizerische System.

Das Schweizerische Transportgesetz hat ein vollkommen selbständiges System eingeführt (Art. 15 und 16 3 u. 4).

1. Das Recht des Absenders auf Rücknahme der Waare besteht unumschränkt, so lange das Frachtgut noch nicht versandt worden ist, gemäß dem Satze, daß der Rücktritt von der locatio conductio operis jederzeit möglich ist.
2. Nach Absendung der Waare kann die Rückgabe des Gutes oder die Auslieferung an einen andern Ort nur verlangt werden, wenn im Frachtbriefe gesagt worden ist, daß das Gut auf Rechnung und Gefahr des Absenders reist.
3. Dieses Recht besteht auch unter dieser Voraussetzung nicht mehr, wenn der Frachtbrief dem Destinatär übergeben oder der Avisbrief schon abgegangen ist, oder wenn jener Klage gegen die Bahn erhoben hat.
4. Vollends unstatthaft sind die Anweisungen des Absenders, wenn der Frachtbrief sagt, daß die Waare auf Rechnung und Gefahr des Destinatärs reise.

Darnach hat die Schweizerische Gesetzgebung den Schwerpunkt der Frage auf eine Formel verlegt, von der schon die Denkschrift sagte, daß sie nicht „glücklich gewählt" sei.[1]) Sie wollte dem Uebelstande dadurch steuern, daß im Frachtbrief die Bemerkung aufgenommen wurde, „ob der Absender sich anderweitige Verfügung vorbehalte." (Art. 2d des Bdsr. Entwurfs). Damit wollte gesagt werden, daß der Absender nur dann nach Abgang der Waare darüber disponiren dürfe, wenn er sich dieses Recht reservirt habe. An diese Lösung knüpfte die Denkschrift gewichtige Consequenzen bezüglich des Klagerechts.

Angesichts dieser Stufenleiter von Systemen, welche gerade im internationalen Verkehre von außerordentlicher Bedeutung sind, war es eine schwere Aufgabe, eine Versöhnung der collidirenden Anschauungen herbeizuführen.

Der Deutsche Gegenentwurf sprach sich gegen die Schweizerischen Vorschläge aus.[2]) In der ersten Conferenz wurde die Frage eingehend discutirt.[3]) Es wurde dann mit großer Majorität das Deutsch-rechtliche System

[1]) Eger, intern. Frachtrecht, S. 37. — Der Vater der Formel ist de Seigneux. Vgl. die Denkschrift von ihm und Christ, S. 31 und 32, und Protocoll I, S. 20.

[2]) Protocoll I, S. XV, LIII und LIV.

[3]) Protocoll I, S. 18—23.

angenommen (Art. 15 und 16). In der II. Conferenz kam man auf die Materie wiederholt zurück und versuchte „einen in der Mitte liegenden Ausgleich.“[1])

Gemäß den Vorschlägen des Französischen Delegirten wurde folgende Lösung angenommen (Art. 15):

1. Der Absender allein hat vor der Erfüllung des Frachtbriefes das alleinige Dispositionsrecht, allein die Ausübung dieses Rechtes ist an die Bedingung geknüpft, daß er ein Duplicat des Frachtbriefes vorweisen kann. — Dieses Duplicat muß die Eisenbahn ausstellen (Art. 8 5), aber es hat nicht die Natur des Connossements (Art. 8 6).

2. Dieses Verfügungsrecht des Absenders erlischt, auch wenn er ein Duplicat besitzt:
   a. wenn der Frachtbrief am Bestimmungsorte dem Destinatär übergeben worden ist,
   b. wenn der Destinatär Klage erhoben hat, wozu er gemäß Art. 16 nach Ankunft der Waare am Bestimmungsorte selbständig berechtigt ist.

Mit dieser einheitlichen und klaren Regelung im internationalen Verkehre ist außerordentlich viel gewonnen; denn danach kann auf Grund des Duplicats mit Leichtigkeit über die Waare, auch wenn sie noch rollt, disponirt, oder es können darauf Vorschüsse gemacht werden. Ueberhaupt ist es darnach möglich – und hierauf beruht der Werth der Lösung — daß alle nur denkbaren Interessen der Rechtsverhältnisse, welche in dem großen internationalen Güteraustausche zwischen Absender und Empfänger entstehen, gewahrt und gehütet werden.

Der einheitliche Gerichtsstand für Klagen.

Literatur: De Seigneux, Commentaire, p. 39.

Bei dem bisherigen Rechtszustande konnten und mußten schwere Conflicte vorkommen: wer ist klagberechtigt (der Absender oder der Destinatär?), welches Gericht soll angerufen werden, welche Beweisregeln kommen zur Anwendung, welche Wirkung hat das Urtheil, das gegenüber der Klage der Beschädigten gefällt wurde, im Verhältnisse zu den regreßpflichtigen Bahnen u. s. w. — Alles dies sind Fragen, mit denen sich das internationale Recht abzugeben

---

[1]) Protocoll II, S. 29 Die Discussion bewegte sich in breiten Bahnen. S. 29 bis 31 und 97—99.

hatte und deren einheitliche doctrinelle Lösung wohl gewünscht[1]), aber nicht erreicht worden war.

Die internationale Convention hat auch hier die nöthige Unification geschaffen.

1. Zunächst ist den Bahnen eine Constatirungs- oder Erhebungspflicht der Verlust- oder Schadensfälle zur Aufgabe gemacht worden (Art. 25).
2. Als klagberechtigt ist Derjenige anerkannt, dem das Dispositionsrecht zukommt. Dabei ist hinzugefügt, daß der Absender die Klage nur im Einverständnisse mit dem Empfänger erheben kann, wenn er das Duplicat des Frachtbriefes nicht vorzuweisen vermag (Art. 26).
3. Der Kläger hat das Wahlrecht[2]) unter folgenden Klagen (Art. 27):
   a. gegen die erste Bahn,
   b. gegen die Bahn, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbriefe übernommen hat,
   c. gegen die Bahn, auf deren Strecke der Schaden entstanden ist.
   Competent ist nur das Gericht des „Wohnsitzes" der betreffenden Bahn. Alle anderen fora specialia sind ausgeschlossen.
4. Es ist eine einheitliche Klageverjährung fixirt von 1 Jahre resp. (für Klagen gemäß Art. 44 Nr. 1) von 3 Jahren (Art. 45). Für die Unterbrechung der Klage sind die Landesgesetze maßgebend.[3])

   In gerechter und billiger Weise sind die Bedingungen festgesetzt, unter welchen die Klagen durch vorbehaltlose Annahme und Zahlung untergehen (Art. 44, womit sodann Art. 46 zu vergleichen ist).
5. Das im Entschädigungsprocesse ergangene Urtheil ist principiell und quantitativ auch für den Rückgriff maßgebend erklärt, wenn den betreffenden Bahnen in gehöriger Form Streit verkündet worden ist (Art. 50).

---

1) Brocher, Droit intern. II, No. 206, p. 222. »L'idéal qu'il faudrait s'efforcer d'atteindre en recourant au besoin à l'aide de la diplomatie serait d'engager tous les voituriers prenant part à la même expédition dans un tel réseau de responsabilité que tant l'expéditeur que le destinataire n'aient à débattre leurs intérêts qu'avec celui qui se trouve être directement en rapport avec chacun d'eux.« Vgl. ferner Ed Olivier: Des chemins de fer en droit international, p. 85 und 86.

2) Protocoll II, S. 110.

3) Protocoll II, S. 126. Die aus dem Deutschen Postgesetze stammende Bestimmung über die Unterbrechung der Verjährung wurde leider wieder preisgegeben. Vgl meine Haftpflicht der Postanstalten, S. 156 und 157.

Die den Rückgriff geltend machende Bahn muß unter dem Präjudiz des Verzichts Klage gegen alle Bahnen zugleich erheben (Art. 51). Für diesen Rückgriff muß ein selbständiger Proceß erhoben werden (Art. 52), aber es ist der „Wohnsitz“ der beklagten Bahn entscheidend und die klagende Bahn hat nach diesem Gesichtspunkt die Wahl, wo sie gerichtlich auftreten will (Art. 53). Uebrigens bleibt den Bahnen freigestellt, über den Rückgriff besondere Vereinbarungen zu treffen, also z. B. Schiedsgerichte einzusetzen (Art. 54).[1])

6. Bezüglich des Proceßverfahrens gelten die Gesetze des betreffenden Proceßgerichts (Art. 55).[2]) Eine Sicherstellung für Proceßkosten kann nicht gefordert werden (Art. 56 2).
7. Die nach Maßgabe des Vertrages vom competenten Richter erlassenen Urtheile sind in allen Vertragsstaaten vollstreckbar, ohne daß eine weitere materielle Prüfung zulässig wäre (Art. 56 1).[3])

   Mit dieser Bestimmung ist eine große und wichtige Frage des internationalen Rechts auf einem isolirten Boden geordnet, — es ist ein Muster zu genereller Nachahmung.

Das Centralamt.

Literatur: De Seigneux, Commentaire, p. 68—71.

Schon die Deutsche Denkschrift regte die Frage an, ob sich nicht die Bildung eines internationalen Gerichtshofes für Rückgriffsstreitigkeiten unter den Eisenbahnen empfehlen möchte. Dabei wurde bemerkt, es könnte dieses Tribunal aus delegirten Richtern der vertragschließenden Staaten zusammengesetzt werden und die Erkenntnisse würden inappellabel sein.[4])

Die I. Conferenz adoptirte diesen Gedanken nicht, sondern begnügte sich damit, die Einsetzung einer internationalen Commission in Aussicht zu nehmen. Auch die II. Conferenz erklärte jenen Gerichtshof zwar für „eine schöne Idee“, allein man betonte, daß derselbe bei dem großen Umfange der betheiligten Länder seiner Aufgabe voraussichtlich nicht genügen könnte und daß er auch „eine gefährliche Beschränkung der Hoheitsrechte“ wäre.[5])

Das Centralamt, wie es in der II. und III. Conferenz festgestellt worden ist, hat seinen Sitz in Bern und der Schweizerische Bundesrath hat das-

---

1) Ueber die Controversen der Competenz bei Klagen zwischen den Gesellschaften: Journal du Droit intern., IV, 109, IX, 288. Protocoll II, S. 62.

2) Protocoll II, S. 63.

3) Protocoll II, S. 64, 131.

4) Protocoll I, LIX.

5) Protocoll II, S. 62 und 136.

selbe zu organisiren und zu überwachen (Art. 1 des Regl.). Seine Aufgaben sind gemäß Art. 57 des Vertrages folgende:

1. Die Mittheilungen der betheiligten Staaten und Eisenbahnverwaltungen entgegenzunehmen und sie sich gegenseitig zur Kenntniß zu bringen.
2. Nachrichten aller Art, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, zu sammeln und zu veröffentlichen. — Zu diesem Zwecke ist eine in Deutscher und Französischer Sprache erscheinende Zeitschrift in Aussicht genommen (Art. II. des Regl.).
3. Auf Begehren der Parteien Entscheidungen über Streitigkeiten der Eisenbahnen unter einander abzugeben.
4. Vorschläge über Abänderung der Convention zu machen, und den Zusammentritt einer neuen Conferenz vorzuschlagen. Die Conferenzen sollen wenigstens alle drei Jahre erfolgen (Art. 59).
5. Die durch den internationalen Transportdienst bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den Verwaltungen, die Einziehung rückständig gebliebener Forderungen zu erleichtern u. dergl.

Ueber die Aufgaben des Centralamts wurde übrigens ein Reglement ausgearbeitet, welches dasjenige des Weltpostvereins zum Muster nahm.[1])

Die Würdigung des ganzen Vertragswerkes.

Die Gründung des internationalen Frachtrechts ist eine großartige Schöpfung der Neuzeit und es kommt ihr in meinen Augen eine immense Bedeutung zu. Es liegt ein ziemlich completer Eisenbahnrechtscodex für den internationalen Rechtsverkehr vor. Während der Weltpost- und Telegraphenvertrag eine wesentlich geschäftliche und technische Einheit errichtet hat, stellt das vorliegende Werk eine Zusammenfassung des wichtigsten internationalen Eisenbahnprivatrechts dar, dem man auch nach dem Maßstabe strenger Haftpflichtgrundsätze seine hohe Anerkennung nicht versagen wird. In dieser Unification privatrechtlicher Normen liegt der bleibende Werth des neu geschaffenen Rechtsbuches. Denn es ist klar, daß ein beinahe für den ganzen Europäischen Continent einheitlich begründetes Civilrecht über die so wichtigen internationalen Rechtsbeziehungen, welche in Folge der Transportmittel der Eisenbahnen entstehen, einen mächtigen Fortschritt enthält, — er ist größer, als die freilich auch sehr achtbare Internationalisirung der Privatrechtssätze über gewerbliches und künstlerisches Eigenthum. Mit den Eisenbahnen verkehrt Jedermann und es giebt Niemanden, der am Wohl und Wehe dieser Anstalten nicht betheiligt ist. Dank der neuen Schöpfung, welche durch das allseitige Nachgeben der betheiligten Nationen ermöglicht wurde, ist jetzt das internationale Eisenbahnprivatrecht mit Bezug auf den internationalen Güterverkehr einem Gesetzbuche einverleibt, das eine würdige Er-

[1]) Protocoll II, S. 136.

gänzung der Einheit der Eisenbahntechnik bildet. Anstatt daß der Verkehr bei der Beurtheilung der aus dem internationalen Waarenverkehr hervorgehenden Fragen auf juristische Controversen und auf juristische Literatur angewiesen wäre, stehen jetzt feste und sichtbare Marksteine da. Es ist ein Codex von welthistorischer Bedeutung geschaffen worden, ein Werk das von unendlichem Gewinn an sich ist und als leuchtendes Vorbild dasteht im internationalen Rechte, es ist die theilweise Erfüllung eines schönen und idealen Gedankens, den Cicero in folgende Worte gefaßt hat: non erit alia lex Romae alia Athenis alia nunc alia posthac; sed et omnes gentes et omni tempore una lex et sempiterna et immortalis continebit. Und daß dieses Ziel erreicht worden ist, verdanken wir ganz besonders auch dem Deutschen Reiche, das von Anfang an zu Gunsten der Rechtsausgleichung und Rechtsannäherung sein Partikularrecht in einzelnen Stücken verlassen und den anderen Staaten ein Vorbild für weitere Concessionen gegeben hat.

Wie wir in unserer kurzen Revue der Hauptbestimmungen schon gesehen haben, erschöpft sich die Bedeutung des neuen Rechtsbuches nicht in der Codification des einheitlichen internationalen Privatrechts. Es sind auch prozessualische Normen dem Vertrage einverleibt worden. Ganz besonders möchte ich hier auch noch auf die Bestimmung des Art. 56 hinweisen: es ist ein wohlthuender Blick, den jener Satz auf die sonst noch geltende Rechtszerklüftung der internationalen Gemeinschaft wirft. Die civilisirten Staaten sollten doch dazu kommen gemeinsame und bindende Sätze über die Execution ihrer gerichtlichen Urtheile aufzustellen. Das internationale Recht hat hier noch eine große Mission zu erfüllen und ich hoffe, daß die Errungenschaft des Art. 56 der Eisenbahn-Convention ein Mahnwort sei, in der gleichen Richtung weiter vorzugehen.

Noch eine weitere Bestimmung muß bei der abschließenden Würdigung des großen Friedens- und Rechts-Instrumentes erwähnt werden: es ist Art. 23 i. f. Hier wird ein internationales Veto aufgestellt gegen die Arrestlegung und Pfändung der einzelnen Fahrbetriebsmittel der Eisenbahnen, soweit dies in dem Gebiete eines Staates geschehen wollte, dem die betreffende Eisenbahn nicht angehört.[1] Eine solche Maßregel wäre nach Art. 23 nur dann

[1] Die erwähnte Neutralisirung der einzelnen Betriebsmittel der Eisenbahnen, wonach sie — und zwar auch im Inlande — der Pfändung nicht unterworfen werden können, bleibt ein allgemeines Postulat der Zukunft. Dafür besteht ein hohes wirthschaftliches und öffentliches Interesse. Das Schweizerische Gesetz über die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen von 1874 hat dies zuerst erkannt (Art. 10). Der Deutsche Reichstag hat mit Recht auch ein diesf. Gesetz am 10. April 1886 angenommen. Vgl. auch die Oesterreichische Verordnung vom 19. September 1886. Es ist in dieser Richtung ein Rechtssatz, welchen schon das Preußische Landrecht, II, 15, § 227, zu Gunsten der Postanstalt aufstellte, generell auf die Eisenbahnen auszudehnen und ihren Verhältnissen anzupassen.

statthaft, wenn das einheimische Gericht die Vornahme derselben im auswärtigen Gebiete herbeiführen und gestatten würde. Die internationale Regelung einer für die Schnelligkeit und die Sicherheit des Verkehrs so überaus wichtigen Executionsschranke weist hier dem internen Gesetzgeber den Weg. Die bekannten Oesterreichischen Couponstreitigkeiten und die Jagd der Gläubiger auf die aus Oesterreich auf Deutsche Bahnen übergetretenen Eisenbahnwagen und Locomotive haben den evidenten Beweis geleistet, daß die Execution gegenüber dem rollenden Materiale von Eisenbahnen einen ganz unerträglichen Zustand herbeiführen müsse und Oesterreich hat deswegen sehr richtig gehandelt, daß es in der III. Conferenz die Ordnung dieser Dinge beantragte. Es schlug im Einklange mit Rußland vor, dem Art. 23 folgenden Zusatz beizufügen:

> Die Vertragsstaaten verpflichten sich, den Eisenbahnverkehr zwischen ihren Gebieten gegen alle Störungen und Behinderungen sicher zu stellen. In Folge dessen wird in dem Gebiete des einen Vertragsstaates auf das dort befindliche Zugehör einer Eisenbahn eines andern Vertragsstaates, insbesondere auf das feste und bewegliche Material, ebenso wie auf die Kassenbestände weder eine vorläufige Sicherungsmaßregel noch eine Execution zugelassen.

Man einigte sich dann auf die in Art. 23 i. f. enthaltene Fassung. Damit wurde eine neue Gewähr für die ungestörte, ruhige und sichere Entfaltung des directen internationalen Eisenbahnverkehrs begründet und eine Barriere aufgerichtet gegen störende Zugriffe auf die einzelnen Theile der Eisenbahnanstalten. Solange die Bahn besteht und functionirt, zerbröckelt das Bahneigenthum nicht in die einzelnen Theile: sein Werthinhalt beruht auf der Summation und in der permanenten Zusammenfassung aller Objecte mit dem Bahnkörper.[1]) Dieser Satz ist es, welcher in der Convention zur Geltung gelangte.

Nun ist es freilich wahr, daß man der Convention im Einzelnen kritisch gegenübertreten kann. Allein alle Detailmängel verschwinden auf dem glänzenden Gemälde dieser völkerrechtlichen Schöpfung. Die kommenden Conferenzen, die ja von drei zu drei Jahren wiederholt werden, sind leicht im Stande, die allfälligen Fehler und Unzulänglichkeiten der Convention zu heben, Ungenauigkeiten zu beseitigen und Härten auszuebnen. Auch Neuerungen werden sich im Laufe der Zeit den Eingang zu verschaffen suchen. Vielleicht gelingt es dem internationalen Eisenbahnrechtsparlamente, in jene großen Tarifmysterien, welche eine ganze Wissenschaft ausmachen, ein einheitliches Licht zu bringen, vielleicht auch die Lieferfristen zu unificiren, vielleicht auch das Centralamt zu einem Gerichtshofe auszubilden. Gewiß aber wird es möglich sein, nach und nach die internationale Convention zu einem direct unter den Staaten für den internen und externen Verkehr geltenden Gesetze auszuweiten. Ferner

[1]) Vgl. mein Pfand- und Concursrecht der Eisenbahnen (Leipzig 1879) S. 47.

wird es ein Postulat nächster Zukunft sein, die aus dem Eisenbahnpersonentransport hervorgehenden Fragen einheitlich zu lösen und die bestehende Controverse über die Billets u. s. w. zu beseitigen. Aber das völkerrechtliche Parlament, das einen so glücklichen Anfang in der Internationalisirung des Eisenbahnrechts gemacht hat, muß von den betheiligten Staaten mit Sorgfalt besetzt und es scheint mir, als müsse besonders Vorsorge dafür getroffen werden, daß nur ein tüchtiger Stab juristisch und technisch geschulter Sachverständiger den Zutritt zu den Conferenzen erhält, auf daß das Werk gedeihe und weitere Früchte trage.

Jedenfalls ist der neue internationale Eisenbahncodex (dem sich zehn Staaten unterwerfen: Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Oesterreich, Rußland, Schweiz, Ungarn) ein Sieg der völkerrechtlichen Jurisprudenz, ein stolzes Monument, welches die Universalität des Rechtes weit in die Lande hinaus verkündet und ein erhabenes Werk des Friedens. Die Schweiz wurde dazu designirt, dieses große Werk in Zukunft zu hüten und zu überwachen und man darf wohl mit Recht erwarten, daß dieser neutrale Staat, in welchem drei Nationen friedlich neben einander wohnen, das internationale Rechtsgebilde im Sinne weiterer Ausgleichung hegen und pflegen wird.[1])

Auch die anderen Staaten, welche sich bis anhin noch ferne hielten, werden sich der Convention wohl bald gleichfalls anschließen.

---

[1]) Die großen Vertrauensposten, zu denen die Schweiz neben der Post-, Telegraphen-, literarischen und commerciellen Union auch hier wieder von den internationalen Staaten berufen ist, legen freilich auch Pflichten auf, für deren Erfüllung etwas gethan werden muß. Es handelt sich meines Erachtens darum, das öffentliche und private Recht aller dieser Institutionen zu cultiviren und fortzubilden. Die Schweiz sollte schon aus pflichtschuldiger Dankbarkeit an ihrer Lehranstalt auch eine internationale Rechtsstation mit specieller Rücksicht auf jene Anstalten aufrichten, sie mit der gesammten Rechtsliteratur ausrüsten und überhaupt ein Hauptquartier des internationalen Rechts begründen. Dabei möchte ich noch darauf aufmerksam machen, daß die Schweiz abgesehen von ihrer Pflicht auch ein eigenes Interesse an der doctrinellen Pflege jener Rechtsdisciplinen hat: der Reingewinn würde sich bald im internen Rechte fühlbar machen. Es wird in der Schweiz nach der Vereinheitlichung des Rechts gekämpft und nur langsam kann Stück für Stück dem harten und steinigen Boden des Particularismus abgerungen werden. Und dicht neben diesem Particularismus, der in den kleinen „Ländern" — diesem Pompeji germanischer Vorzeit, wie sie Cohn, System der Nationalökonomie, I, S. 445, geistreich nennt — so üppig blüht, steht der mächtige Kosmopolitismus in jenen internationalisirten Instituten verkörpert vor uns, — solide Zeugen eines universellen Rechts. Es sind zwei Rechtswelten, die hier auf einem kleinen Flecke aufeinanderstoßen: dort umspannt ein enger Horizont die Satzungen und „Offnungen", hier erhebt sich der stolze Bau eines Weltrechts.

Fünfte Gruppe.

Verträge über den strafrechtlichen internationalen Schutz der Eisenbahnen.

(Insbesondere die Bestimmungen der Auslieferungsverträge über Verbrechen an Eisenbahnen.)

Literatur: Müller, Ueber die Verbrechen gegen die materielle Integrität der Eisenbahnen (Leipzig 1846). — D. D. Field, Projet d'un Code international, ins Französische übersetzt von A. Rolin, 1881, S. 34. — Martens, Völkerrecht (ed. Bergbohm) II, § 96, S. 429.

Die meisten Staaten haben sich veranlaßt gesehen, die Integrität der Eisenbahnen unter einen besonderen strafrechtlichen Schutz zu stellen, weil der Betrieb dieser Verkehrsanstalten nach ihrer ganzen Natur außerordentlichen Gefahren ausgesetzt ist. Und mit Recht sind derartige Vergehen in vielen Auslieferungsverträgen ebenfalls aufgeführt, so daß innerhalb der internationalen Rechtsgemeinschaft für eine strafrechtliche Verantwortlichkeit jener criminellen Eingriffe zum Theile gesorgt ist.[1])

Der Katalog dieser Verbrechen kann sehr umfangreich sein. Indessen genügt es, an dieser Stelle darauf hinzuweisen, daß die Eisenbahnen vielfach auch strafrechtlich unter den Schutz des internationalen Rechts gestellt sind. Auf das Detail der dabei auftauchenden Fragen kann hier selbstverständlich nicht eingegangen werden.

Ich theile auch die Ansicht von Martens, daß es unter keinen Umständen angeht, die Zerstörung oder Beschädigung von Eisenbahnanstalten oder ihres Materials unter Berufung auf politische Motive rechtfertigen zu wollen oder daraus einen Grund gegen die Auslieferung abzuleiten.

[1]) Vgl. z. B. betreffend die Verträge, welche das Deutsche Reich abgeschlossen hat, G. Hetzer: Deutsche Auslieferungsverträge, (Berlin 1883), S. 188 und 189.

An dieser Stelle ist noch darauf hinzuweisen, daß der strafrechtlich durch die Auslieferungsverträge vorgesehene Schutz der Eisenbahnen unabhängig ist von dem technischen System. Darnach muß gesagt werden, daß unter diesem Terminus die verschiedensten Rangclassen der Bahnen zu verstehen sind, also Haupt- und Secundärbahnen, Normal- und Schmalspurbahnen, auch Draht- und elektrische Bahnen[1]) und nicht weniger Straßeneisenbahnen, jedenfalls wenn ihr Betrieb durch Dampf (und nicht durch Pferde)[2]) erfolgt, auch Locomotivbahnen, welche rein industriellen Zwecken dienen,[3]) zumal wenn anstatt „Eisenbahnen" der Ausdruck „Dampfmaschinen" gebraucht wird.

Uebrigens scheint es mir, die auf dem Boden des internationalen Vertragsrechts herbeigeführte Einheit der Eisenbahntechnik, des Eisenbahnprivatrechts und der juristischen Einheit des Betriebs müsse nothwendig dazu führen, die Eisenbahnweltanstalt auch unter einheitliche Specialstrafrechtsnormen zu stellen.

Es ist dies ein Postulat, das die Zukunft nicht aus den Augen verlieren darf. Die internationalen Conferenzen können auf diesem Felde neue Lorbeeren ernten.

---

[1]) Das Deutsche Reichsgericht hat am 17. September 1885 die Gefährdung eines elektrischen Eisenbahnzugs den § 315 und 316 des Strafgesetzbuches unterstellt (Entscheidungen, Straff. XII, 371).

[2]) Dasselbe Gericht macht einen Unterschied zwischen den Pferdebahnen und den Locomotivstraßenbahnen: diese fallen unter § 315 und 316 (Entscheidungen, Straff. XI, S. 33), jene nicht (XII, S. 205–212). Damit stimmen auch die meisten Strafrechtscommentatoren. Vgl. v. Liszt, Strafrecht, 2. Aufl., S. 334. Olshausen, Commentar, 2. Aufl., S. 1199.

[3]) R. G., Straff. XIII, S. 380.

Beilagen.

I.

CONVENTION INTERNATIONALE
SUR
LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR CHEMINS DE FER.

Internationales Uebereinkommen
über den
Eisenbahn-Frachtverkehr.

ARTICLE 1er.

La présente Convention internationale s'applique à tous les transports de marchandises qui sont exécutés, sur la base d'une lettre de voiture directe, du territoire de l'un des Etats contractants à destination du territoire d'un autre Etat contractant, par les lignes de chemin de fer qui sont indiquées dans la liste ci-annexée, sous réserve des modifications qui seront introduites dans cette liste conformément aux dispositions de l'article 58.

Les dispositions règlementaires prises d'un commun accord entre les Etats contractants pour l'exécution de la présente Convention auront la même valeur que la Convention elle-même.

Das gegenwärtige internationale Uebereinkommen findet Anwendung auf alle Sendungen von Gütern, welche auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes aus dem Gebiete eines der vertragschließenden Staaten in das Gebiet eines andern vertragschließenden Staates auf denjenigen Eisenbahnstrecken befördert werden, welche zu diesem Zwecke in der anliegenden Liste, vorbehaltlich der in Art. 58 vorgesehenen Aenderungen, bezeichnet sind

Die Bestimmungen, welche zur Ausführung des gegenwärtigen Uebereinkommens von den vertragschließenden Staaten vereinbart werden, sollen dieselbe rechtliche Wirkung haben, wie das Uebereinkommen selbst.

ART. 2.

Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables au transport des objets suivants:

1° Les objets dont le monopole est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir.

2° Les objets qui, par leur dimension, leur poids ou leur conditionnement ne se prêteraient pas au transport, à raison du matériel et des aménagements, même d'un seul des chemins de fer dont le concours est nécessaire pour l'exécution du transport.

3° Les objets dont le transport serait interdit, par mesure d'ordre public, sur le territoire de l'un des Etats à traverser.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens finden keine Anwendung auf die Beförderung folgender Gegenstände:

1. derjenigen Gegenstände, welche auch nur in einem der am Transporte betheiligten Gebiete dem Postzwange unterworfen sind;
2. derjenigen Gegenstände, welche wegen ihres Umfangs, ihres Gewichts oder ihrer sonstigen Beschaffenheit, nach der Anlage und dem Betriebe auch nur einer der Bahnen, welche an der Ausführung des Transportes theilzunehmen haben, sich zur Beförderung nicht eignen;
3. derjenigen Gegenstände, deren Beförderung auch nur auf einem der am Transporte betheiligten Gebiete aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.

ART. 3.

Les dispositions règlementaires désigneront les objets qui, à raison de leur grande valeur, de leur nature ou des dangers qu'ils présenteraient pour la régularité et la sécurité de l'exploitation, seront exclus du transport international réglé par la présente Convention, ou ne seront admis à ce transport que sous certaines conditions.

Die Ausführungsbestimmungen werden diejenigen Güter bezeichnen, welche, wegen ihres großen Werthes, wegen ihrer besonderen Beschaffenheit oder wegen der Gefahren, welche sie für die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bieten, vom internationalen Transporte nach Maßgabe dieses Uebereinkommens ausgeschlossen oder zu diesem Transporte nur bedingungsweise zugelassen sind

ART. 4.

En ce qui concerne les transports internationaux, seront valables les conditions des tarifs communs des associations ou unions de chemins de fer, de même que celles des tarifs particuliers de chaque chemin de fer, en tant qu'elles ne seront pas contraires à la Convention; sinon elles seront considérées comme nulles et non avenues.

Die Bedingungen der gemeinsamen Tarife der Eisenbahn-Vereine oder Verbände, sowie die Bedingungen der besonderen Tarife der Eisenbahnen haben, sofern diese Tarife auf den internationalen Transport Anwendung finden sollen, insoweit Geltung, als sie diesem Uebereinkommen nicht widersprechen; andernfalls sind sie nichtig.

Art. 5.

Tout chemin de fer désigné, comme il est dit à l'article 1er, est tenu d'effectuer, en se conformant aux clauses et conditions de la présente Convention, tout envoi de marchandises constituant un transport international, pourvu

1° que l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la Convention;

2° que le transport soit possible, eu égard aux moyens ordinaires de transport;

3° que des circonstances de force majeure ne s'opposent pas au transport.

Les chemins de fer ne sont tenus d'accepter les expéditions qu'autant que le transport pourra en être effectué immédiatement. Les dispositions particulières en vigueur pour la gare d'expédition détermineront si cette gare sera tenue de prendre provisoirement en dépôt les marchandises dont le transport ne pourrait pas s'effectuer immédiatement.

Les expéditions s'effectueront dans l'ordre de leur acceptation au transport, à moins que le chemin de fer ne puisse faire valoir un motif suffisant, fondé sur les nécessités du service de l'exploitation ou sur l'intérêt public.

Toute contravention aux dispositions de cet article pourra donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

Jede nach Maßgabe des Artikel 1 bezeichnete Eisenbahn ist verpflichtet, nach den Festsetzungen und unter den Bedingungen dieses Uebereinkommens, die Beförderung von Gütern im internationalen Verkehr zu übernehmen, sofern

1. der Absender den Anordnungen dieses Uebereinkommens sich unterwirft;
2. die Beförderung mit den regelmäßigen Transportmitteln möglich ist;
3. nicht Umstände, welche als höhere Gewalt zu betrachten sind, die Beförderung verhindern.

Die Eisenbahnen sind nur verpflichtet, die Güter zum Transport anzunehmen, soweit die Beförderung derselben sofort erfolgen kann. Die für die Versandtstation geltenden besonderen Vorschriften bestimmen, ob dieselbe verpflichtet ist, die Güter, deren Beförderung nicht sofort erfolgen kann, vorläufig in Verwahrung zu nehmen.

Die Beförderung der Güter findet in der Reihenfolge statt, in welcher sie zum Transport angenommen worden sind, sofern die Eisenbahn nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes oder das öffentliche Interesse für eine Ausnahme geltend machen kann.

Jede Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründet den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

Art. 6.

Toute expédition internationale (art. 1) doit être accompagnée d'une lettre de voiture, qui contiendra les mentions suivantes:

a. Le lieu et la date où la lettre de voiture a été créée.

b. La désignation de la gare d'expédition et de l'administration expéditrice.

c. La désignation de la gare de destination, le nom et le domicile du destinataire.

d. La désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids ou un renseignement remplaçant cette indication conformément aux dispositions spéciales du chemin de fer expéditeur, en outre, pour les

marchandises par colis, le nombre, la description de l'emballage, les marques et numéros des colis.

e. La demande faite par l'expéditeur de l'application des tarifs spéciaux aux conditions autorisées aux articles 14 et 35.

f. La déclaration, s'il y a lieu, de la somme représentant l'intérêt à la livraison (articles 38 et 40).

g. La mention si l'expédition doit être faite en grande ou en petite vitesse.

h. L'énumération détaillée des papiers requis par les douanes, octrois et autorités de police, et qui doivent accompagner la marchandise.

i. La mention de l'expédition en port payé s'il y a lieu, soit que l'expéditeur ait soldé le montant réel des frais de transport, soit qu'il ait fait un dépôt destiné à couvrir ces frais de transport (art. 12, alinéa 3).

k. Le remboursement grevant la marchandise et les débours qui auraient été acceptés par le chemin de fer (art. 13).

l. La mention de la voie à suivre avec indication des stations où doivent être faites les opérations de douane.

A défaut de cette mention, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur. Le chemin de fer n'est responsable des conséquences résultant de ce choix que s'il y a eu faute grave de sa part.

Si l'expéditeur a indiqué la voie à suivre, le chemin de fer ne pourra, pour effectuer le transport, utiliser une autre voie, que sous les conditions suivantes:

1° les opérations de douane auront toujours lieu aux stations désignées par l'expéditeur;

2° il ne sera pas réclamé une taxe de transport supérieure à celle qui aurait été perçue si le chemin de fer s'était conformé à l'itinéraire choisi par l'expéditeur;

3° la marchandise sera livrée dans un délai ne dépassant pas celui qui résulterait de l'itinéraire indiqué dans la lettre de voiture.

m. Le nom ou la raison commerciale de l'expéditeur, constaté par sa signature, ainsi que l'indication de son adresse. La signature pourra être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si les lois ou règlements du lieu de l'expédition le permettent.

Les prescriptions de détail concernant la rédaction et le contenu de la lettre de voiture, et notamment le formulaire à appliquer, sont renvoyées aux dispositions pour l'exécution de la Convention.

Il est interdit d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations, de remplacer cette lettre par d'autres pièces ou d'y ajouter d'autres documents que ceux autorisés par la présente Convention.

Toutefois, lorsque les lois et règlements du lieu de l'expédition l'ordonneront, le chemin de fer pourra exiger de l'expéditeur, outre la lettre de voiture, une pièce destinée à rester entre les mains de l'administration pour lui servir de preuve du contrat de transport.

L'administration du chemin de fer pourra également créer, pour les besoins de son service intérieur, une souche destinée à rester à la gare expéditrice et portant le même numéro que la lettre de voiture et le duplicata.

Jede internationale Sendung (Art. 1) muß von einem Frachtbrief begleitet sein, welcher folgende Angaben enthält:

a. Ort und Tag der Ausstellung;
b. die Bezeichnung der Versandtstation, sowie der Versandtbahn;
c. die Bezeichnung der Bestimmungsstation, den Namen und den Wohnort des Empfängers;
d. die Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalt, die Angabe des Gewichtes oder statt dessen eine den besonderen Vorschriften der Versandtbahn entsprechende Angabe; ferner bei Stückgut die Anzahl, Art der Verpackung, Zeichen und Nummer der Frachtstücke;
e. das Verlangen des Absenders, Special-Tarife unter den in den Artikeln 14 und 35 für zulässig erklärten Bedingungen zur Anwendung zu bringen;
f. die Angabe des deklarirten Interesses an der Lieferung (Art 38 und 40);
g. die Angabe, ob das Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern sei;
h. das genaue Verzeichniß der für die zoll- oder steueramtliche Behandlung oder polizeiliche Prüfung nöthigen Begleitpapiere;
i den Frankaturvermerk im Falle der Vorausbezahlung der Fracht oder der Hinterlegung eines Frankaturvorschusses (Art 12, Absatz 3);
k. die auf dem Gute haftenden Nachnahmen, und zwar sowohl die erst nach Eingang auszuzahlenden, als auch die von der Eisenbahn geleisteten Baarvorschüsse (Art. 13);
l. die Angabe des einzuhaltenden Transportweges, unter Bezeichnung der Stationen, wo die Zollabfertigung stattfinden soll.

   In Ermangelung dieser Angabe hat die Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen, welcher ihr für den Absender am zweckmäßigsten scheint. Für die Folgen dieser Wahl haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr hierbei ein grobes Verschulden zur Last fällt.

   Wenn der Absender den Transportweg angegeben hat, ist die Eisenbahn nur unter den nachstehenden Bedingungen berechtigt, für die Beförderung der Sendung einen andern Weg zu benutzen:

   1. daß die Zollabfertigung immer in den vom Absender bezeichneten Stationen stattfindet;
   2. daß keine höhere Fracht gefordert wird als diejenige, welche hätte bezahlt werden müssen, wenn die Eisenbahn den im Frachtbrief bezeichneten Weg benutzt hätte;
   3. daß die Lieferfrist der Waare nicht länger ist, als sie gewesen wäre, wenn die Sendung auf dem im Frachtbrief bezeichneten Wege ausgeführt worden wäre.

m. die Unterschrift des Absenders mit seinem Namen oder seiner Firma, sowie die Angabe seiner Wohnung. Die Unterschrift kann durch eine gedruckte oder gestempelte Zeichnung des Absenders ersetzt werden, wenn die Gesetze oder Reglemente des Versandtortes es gestatten.

Die näheren Festsetzungen über die Ausstellung und den Inhalt des Frachtbriefes, insbesondere das zur Anwendung kommende Formular, bleiben den Ausführungsbestimmungen vorbehalten.

Die Aufnahme weiterer Erklärungen in den Frachtbrief, die Ausstellung anderer

Urkunden anstatt des Frachtbriefes, sowie die Beifügung anderer Schriftstücke zum Frachtbriefe ist unzulässig, sofern dieselben nicht durch dieses Uebereinkommen für statthaft erklärt sind.

Die Eisenbahn kann indeß, wenn es die Gesetze oder Reglemente des Versandtortes vorschreiben, vom Absender außer dem Frachtbrief die Ausstellung einer Urkunde verlangen, welche dazu bestimmt ist, in den Händen der Verwaltung zu bleiben, um ihr als Beweis über den Frachtvertrag zu dienen.

Jede Eisenbahnverwaltung ist berechtigt, für den internen Dienst ein Stammheft zu erstellen, welches in der Versandtstation bleibt und mit derselben Nummer versehen wird, wie der Frachtbrief und das Duplicat.

Art. 7.

L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture; il supporte toutes les conséquences résultant de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si le contenu des colis répond aux énonciations de la lettre de voiture. La vérification sera faite conformément aux lois et règlements du territoire où elle aura lieu. L'ayant-droit sera dûment appelé à assister à cette vérification, sauf le cas où elle sera faite en vertu des mesures de police que chaque gouvernement a le droit de prendre dans l'intérêt de la sécurité et de l'ordre public.

Les lois et règlements de chaque Etat règleront également ce qui concerne le droit et l'obligation de constater et de contrôler le poids de la marchandise ou le nombre des colis.

Les dispositions règlementaires fixeront la surtaxe qui, en cas de fausse déclaration du contenu, ainsi qu'en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur et dont il n'aura pas demandé le pesage, devra être payée aux chemins de fer ayant pris part au transport, sans préjudice, s'il y a lieu, du paiement complémentaire de la différence des frais de transport et de toute indemnité pour le dommage qui en résulterait, ainsi que de la peine encourue en vertu des dispositions pénales ou des règlements de police.

Der Absender haftet für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringen.

Die Eisenbahn ist jederzeit berechtigt, die Uebereinstimmung des Inhalts der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefes zu prüfen. Die Feststellung erfolgt nach Maßgabe der am Orte des Vorganges bestehenden Gesetze oder Reglemente. Der Berechtigte soll gehörig eingeladen werden, bei der Prüfung zugegen zu sein, vorbehaltlich des Falles, wenn die letztere auf Grund polizeilicher Maßregeln, die der Staat im Interesse der öffentlichen Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung zu ergreifen berechtigt ist, stattfindet.

Hinsichtlich des Rechts und der Verpflichtung der Bahnen, das Gewicht oder die Stückzahl des Gutes zu ermitteln oder zu kontroliren, sind die Gesetze und Reglemente des betreffenden Staates maßgebend.

Bei unrichtiger Angabe des Inhalts einer Sendung, sowie im Falle der Ueberlastung eines dem Absender zur Selbstverladung gestellten Wagens, sofern er die

Verwiegung nicht verlangt hat, ist — abgesehen von der Nachzahlung der etwaigen Frachtdifferenz und dem Ersatze des entstandenen Schadens, sowie den durch strafgesetzliche oder polizeiliche Bestimmungen vorgesehenen Strafen — ein Frachtzuschlag an die am Transporte betheiligten Eisenbahnen zu zahlen, dessen Höhe durch die Ausführungsbestimmungen festgesetzt wird.

ART. 8.

Le contrat de transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation.

L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la livraison complète de la marchandise désignée dans une même lettre de voiture. L'expéditeur peut demander que ladite apposition soit faite en sa présence.

Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport.

Toutefois, en ce qui concerne les marchandises qui, conformément aux prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, sont chargées par l'expéditeur, les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre des colis ne feront preuve contre le chemin de fer qu'autant que la vérification de ce poids et du nombre des colis aura été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.

Le chemin de fer est tenu de certifier la réception de la marchandise et la date de la remise au transport, sur un duplicata de la lettre de voiture qui devra lui être présenté par l'expéditeur en même temps que la lettre de voiture.

Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi ni d'un connaissement.

Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald das Gut mit dem Frachtbriefe von der Versandtstation zur Beförderung angenommen ist. Als Zeichen der Annahme wird dem Frachtbriefe der Datumstempel der Versandt-Expedition aufgedrückt.

Die Abstempelung hat ohne Verzug nach vollständiger Auflieferung des in demselben Frachtbriefe verzeichneten Gutes und auf Verlangen des Absenders in dessen Gegenwart zu erfolgen.

Der mit dem Stempel versehene Frachtbrief dient als Beweis über den Frachtvertrag.

Jedoch machen bezüglich derjenigen Güter, deren Aufladen nach den Tarifen oder nach besonderer Vereinbarung, soweit eine solche in dem Staatsgebiete, wo sie zur Ausführung gelangt, zulässig ist, von dem Absender besorgt wird, die Angaben des Frachtbriefes über das Gewicht und die Anzahl der Stücke gegen die Eisenbahn keinen Beweis, sofern nicht die Nachwiegung, beziehungsweise Nachzählung seitens der Eisenbahn erfolgt und dies auf dem Frachtbrief beurkundet ist.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfang des Frachtgutes, unter Angabe des

Datums der Annahme zur Beförderung, auf einem ihr mit dem Frachtbriefe vorzulegenden Duplicate desselben zu bescheinigen.

Dieses Duplicat hat nicht die Bedeutung des Original-Frachtbriefes und ebensowenig diejenige eines Connossements (Ladescheins).

ART. 9.

Lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballage pour la préserver de pertes et avaries en cours de transport, le soin en incombe à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'a pas rempli ce devoir, le chemin de fer, à moins qu'il ne refuse la marchandise, sera en droit de demander que l'expéditeur reconnaisse, sous une mention spéciale dans la lettre de voiture, soit le manque absolu d'emballage, soit son conditionnement défectueux, et qu'en outre il remette à la gare expéditrice une déclaration spéciale conforme au modèle qui sera déterminé dans les dispositions règlementaires.

L'expéditeur est responsable des conséquences des défauts ainsi constatés, de même que des vices non apparents de l'emballage. Tous les dommages résultant de ces défectuosités d'emballage sont à la charge de l'expéditeur, qui, le cas échéant, devra indemniser le chemin de fer. S'il n'y a pas eu de déclaration, l'expéditeur ne sera responsable des défauts apparents de l'emballage que lorsqu'il sera coupable de dol.

Soweit die Natur des Frachtgutes zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte eine Verpackung nöthig macht, liegt die gehörige Besorgung derselben dem Absender ob.

Ist der Absender dieser Verpflichtung nicht nachgekommen, so ist die Eisenbahn, falls sie nicht die Annahme des Gutes verweigert, berechtigt zu verlangen, daß der Absender auf dem Frachtbriefe das Fehlen oder die Mängel der Verpackung unter specieller Bezeichnung anerkennt und der Versandtstation hierüber außerdem eine besondere Erklärung nach Maßgabe eines durch die Ausführungsbestimmungen festzusetzenden Formulars ausstellt.

Für derartig bescheinigte sowie für solche Mängel der Verpackung, welche äußerlich nicht erkennbar sind, hat der Absender zu haften und jeden daraus entstehenden Schaden zu tragen, beziehungsweise der Bahnverwaltung zu ersetzen. Ist die Ausstellung der gedachten Erklärung nicht erfolgt, so haftet der Absender für äußerlich erkennbare Mängel der Verpackung nur, wenn ihm ein arglistiges Verfahren zur Last fällt.

ART. 10.

L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du chemin de fer.

Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants.

Les formalités de douane, d'octroi ou de police seront remplies en cours de route par le chemin de fer. Celui-ci sera libre, sous sa propre responsabilité, de confier ce soin à un commissionnaire ou de s'en charger lui-même. Dans l'un et l'autre cas, le chemin de fer aura les obligations d'un commissionnaire.

Toutefois l'ayant-droit à la marchandise pourra soit par lui-même, soit par un mandataire désigné dans la lettre de voiture, assister aux opérations de donane pour donner tous les renseignements nécessaires concernant la tarification de la marchandise et présenter ses observations. Cette faculté donnée à l'ayant-droit n'emporte ni le droit de prendre possession de la marchandise, ni le droit de procéder aux opérations de douane.

Le destinataire aura le droit de remplir à l'arrivée de la marchandise dans la gare destinataire les formalités de douane et d'octroi, à moins de stipulations contraires dans la lettre de voiture.

Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtbriefe diejenigen Begleitpapiere beizugeben, welche zur Erfüllung der etwa bestehenden Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften vor der Ablieferung an den Empfänger erforderlich sind. Er haftet der Eisenbahn, sofern derselben nicht ein Verschulden zur Last fällt, für alle Folgen, welche aus dem Mangel, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere entstehen.

Der Eisenbahn liegt eine Prüfung der Richtigkeit und Vollständigkeit derselben nicht ob.

Die Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften werden, so lange das Gut sich auf dem Wege befindet, von der Eisenbahn erfüllt. Sie kann diese Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit einem Commissionär übertragen oder sie selbst übernehmen. In beiden Fällen hat sie die Verpflichtungen eines Commissionärs.

Der Verfügungsberechtigte kann jedoch der Zollbehandlung entweder selbst, oder durch einen im Frachtbriefe bezeichneten Bevollmächtigten beiwohnen, um die nöthigen Aufklärungen über die Tarifirung des Gutes zu ertheilen und seine Bemerkungen beizufügen Diese dem Verfügungsberechtigten ertheilte Befugniß begründet nicht das Recht, das Gut in Besitz zu nehmen, oder die Zollbehandlung selbst vorzunehmen.

Bei der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte steht dem Empfänger das Recht zu, die zoll- und steueramtliche Behandlung zu besorgen, falls nicht im Frachtbriefe etwas anderes festgesetzt ist.

Art. 11.

Les prix de transport seront calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés. Tout traité particulier, qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction de prix sur les tarifs, est formellement interdit et nul de plein droit. Toutefois sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions.

Il ne sera perçu, au profit des chemins de fer, en sus des taxes de transport et des frais accessoires ou spéciaux prévus par les tarifs, aucune autre somme que les dépenses faites par les chemins de fer, tels que droits de sortie, d'entrée et de transit, frais de camionnage d'une gare à l'autre non

indiqués par le tarif, frais de réparations nécessités par le conditionnement extérieur ou intérieur des marchandises pour en assurer la conservation. Ces dépenses devront être dûment constatées et seront mentionnées sur la lettre de voiture, qui sera accompagnée des pièces justificatives.

Die Berechnung der Fracht erfolgt nach Maßgabe der zu Recht bestehenden gehörig veröffentlichten Tarife. Jedes Privat-Uebereinkommen, wodurch einem oder mehreren Absendern eine Preisermäßigung gegenüber den Tarifen gewährt werden soll, ist verboten und nichtig. Dagegen sind Tarifermäßigungen erlaubt, welche gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen Jedermann in gleicher Weise zu Gute kommen.

Außer den im Tarife angegebenen Frachtsätzen und Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen zu Gunsten der Eisenbahnen dürfen nur baare Auslagen erhoben werden — insbesondere Aus-, Ein- und Durchgangsabgaben, nicht in den Tarif aufgenommene Kosten für Ueberführung und Auslagen für Reparaturen an den Gütern, welche in Folge ihrer äußeren oder inneren Beschaffenheit zu ihrer Erhaltung nothwendig werden.

Diese Auslagen sind gehörig festzustellen und in dem Frachtbriefe ersichtlich zu machen, welchem die Beweisstücke beizugeben sind.

Art. 12.

Si les frais de transport n'ont pas été payés lors de la remise de la marchandise au transport, ils seront considérés comme mis à la charge du destinataire.

Le chemin de fer expéditeur peut exiger l'avance des frais de transport lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son appréciation, sont sujettes à une prompte détérioration, ou qui, à cause de leur valeur minime, ne lui garantissent pas suffisamment les frais de transport.

Si, en cas de transport en port payé, le montant des frais ne peut pas être fixé exactement au moment de l'expédition, le chemin de fer pourra exiger le dépôt d'une somme représentant approximativement ces frais.

En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation des frais de transport et des frais accessoires, la différence en plus ou en moins devra être remboursée. Toute réclamation pour erreur n'est recevable que si elle est faite dans le délai d'un an à partir du jour du paiement. Les dispositions contenues dans l'art. 45, alinéa 3, sont applicables aux réclamations mentionnées dans le présent article, tant contre le chemin de fer qu'en sa faveur. Les dispositions de l'alinéa 1 de l'art. 44 ne s'appliquent pas dans ce cas.

Werden die Frachtgelder nicht bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung berichtigt, so gelten sie als auf den Empfänger angewiesen.

Bei Gütern, welche nach dem Ermessen der annehmenden Bahn schnellem Verderben unterliegen oder wegen ihres geringen Werthes die Fracht nicht sicher decken, kann die Vorausbezahlung der Frachtgelder gefordert werden.

Wenn im Falle der Frankirung der Betrag der Gesammtfracht beim Versandt nicht genau bestimmt werden kann, so kann die Versandtbahn die Hinterlegung des ungefähren Frachtbetrages fordern.

Wurde der Tarif unrichtig angewendet oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten. Ein derartiger Anspruch kann nur binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an geltend gemacht werden. Die Bestimmungen des Art. 46, Absatz 3, finden Anwendung auf die im gegenwärtigen Artikel erwähnten Forderungen, mögen diese von der Eisenbahn oder gegen dieselbe erhoben werden. Die Bestimmung des Art. 44, Absatz 1, findet keine Anwendung.

Art 13

L'expéditeur pourra grever la marchandise d'un remboursement jusqu'à concurrence de sa valeur. Toutefois, ce remboursement ne pourra excéder le maximum fixé par les dispositions règlementaires qu'autant que tous les chemins de fer qui participent au transport y consentiront. Les marchandises dont le prix de transport peut être réclamé d'avance (art. 12, alinéa 2), ne pourront pas être grevées d'un remboursement.

L'envoi contre remboursement donnera lieu à la perception d'une taxe à déterminer par les tarifs.

Le chemin de fer ne sera tenu de payer le remboursement à l'expéditeur que du moment où le montant en aura été soldé par le destinataire. Le chemin de fer n'est pas tenu de payer d'avance des débours faits avant la consignation de la marchandise.

Si la marchandise a été délivrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer sera responsable du dommage et sera tenu de payer immédiatement à l'expéditeur le montant de ce dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

Dem Absender ist gestattet, das Gut bis zur Höhe des Werthes desselben mit Nachnahme zu belasten. Diese Nachnahme darf jedoch den in den Ausführungs-Bestimmungen festgesetzten Höchstbetrag nur insoweit übersteigen, als sämmtliche am Transport betheiligte Bahnen einverstanden sind. Diejenigen Güter, für welche Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden kann (Art. 12, Abs. 2), dürfen nicht mit Nachnahme belastet werden.

Für die aufgegebene Nachnahme wird die tarifmäßige Provision berechnet.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, dem Absender die Nachnahme eher auszuzahlen, als bis der Betrag derselben vom Empfänger bezahlt ist. Dies findet auch Anwendung auf Auslagen, welche vor der Aufgabe für das Frachtgut gemacht worden sind

Ist das Gut ohne Einziehung der Nachnahme abgeliefert worden, so haftet die Eisenbahn für den Schaden bis zum Betrag der Nachnahme und hat denselben dem Absender sofort zu ersetzen, vorbehaltlich ihres Rückgriffs gegen den Empfänger.

Art. 14.

Les dispositions règlementaires établiront des prescriptions générales concernant les délais maxima de livraison, le calcul, le point de départ, l'interruption et l'expiration des délais de livraison.

Lorsque d'après les lois et règlements d'un pays il peut être créé des tarifs spéciaux à prix réduits et à délais allongés, les administrations de chemins de fer de ce pays pourront aussi appliquer ces tarifs à délais allongés dans le trafic international.

Les délais de livraison sont d'ailleurs fixés par les dispositions des tarifs applicables dans chaque cas spécial.

Die Ausführungs-Bestimmungen werden die allgemeinen Vorschriften betreffend die Maximallieferfristen, die Berechnung, den Beginn, die Unterbrechung und das Ende der Lieferfristen feststellen.

Wenn nach den Gesetzen und Reglementen eines der Vertragsstaaten Specialtarife zu reducirten Preisen und mit verlängerten Lieferfristen gestattet sind, so können die Eisenbahnen dieses Staates diese Tarife mit verlängerten Fristen auch im internationalen Verkehr anwenden.

Im Uebrigen richten sich die Lieferfristen nach den Bestimmungen der im einzelnen Falle zur Anwendung kommenden Tarife.

ART. 15.

L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise, soit en la retirant à la gare de départ, soit en l'arrêtant en cours de route, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture.

Toutefois l'expéditeur ne peut exercer ce droit qu'autant qu'il produit le duplicata de la lettre de voiture. Le chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la représentation de ce duplicata, sera responsable du préjudice causé par ce fait vis-à-vis du destinataire auquel ce duplicata aura été remis par l'expéditeur.

Le chemin de fer n'est tenu d'exécuter ces ordres de l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par l'intermédiaire de la gare d'expédition.

Le droit de l'expéditeur, même muni du duplicata, cesse, lorsque la marchandise étant arrivée à destination, la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou que celui-ci a intenté l'action mentionnée à l'article 16 en assignant le chemin de fer. A partir de ce moment, le droit de disposer passe au destinataire, aux ordres duquel le chemin de fer doit se conformer sous peine d'être responsable envers lui de la marchandise.

Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres dont il est fait mention à l'alinéa 1, ni apporter des retards ou des changements à ces ordres, qu'autant qu'il en résulterait un trouble dans le service régulier de l'exploitation.

Les ordres mentionnés à l'alinéa 1 doivent être donnés au moyen d'une déclaration écrite, signée par l'expéditeur conformément au formulaire prescrit par les dispositions règlementaires. Ladite déclaration doit être répétée sur le duplicata de la lettre de voiture, lequel sera présenté en même temps au chemin de fer et rendu par ce dernier à l'expéditeur.

Toute disposition de l'expéditeur donnée sous une autre forme sera nulle et non avenue.

Le chemin de fer aura droit au remboursement des frais résultant de l'exécution des ordres mentionnés à l'alinéa 1, à moins que l'ordre n'ait eu pour cause la faute du chemin de fer.

Der Absender allein hat das Recht, die Verfügung zu treffen, daß die Waare auf der Versandtstation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder einer Zwischenstation abgeliefert werde.

Dieses Recht steht indeß dem Absender nur dann zu, wenn er das Duplicat des Frachtbriefes vorweist. Hat die Eisenbahn die Anweisungen des Absenders befolgt, ohne die Vorzeigung des Duplicatfrachtbriefes zu verlangen, so ist sie für den daraus entstandenen Schaden dem Empfänger, welchem der Absender dieses Duplicat übergeben hat, haftbar.

Derartige Verfügungen des Absenders ist die Eisenbahn zu beachten nur verpflichtet, wenn sie ihr durch Vermittlung der Versandtstation zugekommen sind.

Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, auch wenn er das Frachtbriefduplicat besitzt, sobald nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder die von dem Letzteren nach Maßgabe des Art. 16 erhobene Klage der Eisenbahn zugestellt worden ist. Ist dies geschehen, so hat die Eisenbahn nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für das Gut haftbar wird.

Die Eisenbahn darf die Ausführung der im Absatz 1 vorgesehenen Anweisungen nur dann verweigern oder verzögern, oder solche Anweisungen in veränderter Weise ausführen, wenn durch die Befolgung derselben der regelmäßige Transportverkehr gestört würde.

Die im ersten Absatze dieses Artikels vorgesehenen Verfügungen müssen mittelst schriftlicher und vom Absender unterzeichneter Erklärung nach dem in den Ausführungs-Bestimmungen vorgeschriebenen Formular erfolgen. Die Erklärung ist auf dem Frachtbriefduplicat zu wiederholen, welches gleichzeitig der Eisenbahn vorzulegen und von dieser dem Absender zurückzugeben ist.

Jede in anderer Form gegebene Verfügung des Absenders ist nichtig.

Die Eisenbahn kann den Ersatz der Kosten verlangen, welche durch die Ausführung der im Absatz 1 vorgesehenen Verfügungen entstanden sind, insoweit diese Verfügungen nicht durch ihr eigenes Verschulden veranlaßt worden sind.

Art. 16

Le chemin de fer est tenu de délivrer, au lieu de destination, la lettre de voiture et la marchandise au destinataire, contre quittance et remboursement du montant des créances résultant de la lettre de voiture.

Après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le destinataire est autorisé, soit qu'il agisse dans son propre intérêt, soit dans l'intérêt d'autrui, à faire valoir en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport pour l'exécution des obligations que ce contrat lui impose. Il pourra, notamment, demander au chemin de fer la remise de la lettre de voiture et la délivrance de la marchandise. Ce droit s'éteint quand l'expéditeur, muni du duplicata, a donné au chemin de fer, en vertu de l'art. 15, un ordre contraire.

La station destinataire désignée par l'expéditeur est considérée comme lieu de livraison.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge und gegen Bescheinigung des Empfangs den Frachtbrief und das Gut auszuhändigen.

Der Empfänger ist nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen in eigenem Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen, sei es, daß er hiebei in eigenem oder in fremdem Interesse handle. Er ist insbesondere berechtigt, von der Eisenbahn die Uebergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen. Dieses Recht erlischt, wenn der im Besitz des Duplicats befindliche Absender der Eisenbahn eine nach Maßgabe des Artikels 15 entgegenstehende Verfügung ertheilt hat.

Als Ort der Ablieferung gilt die vom Absender bezeichnete Bestimmungsstation.

ART. 17.

La réception de la marchandise et de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances résultant de la lettre de voiture.

Durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn die im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge zu bezahlen.

ART. 18.

Si le transport est empêché ou interrompu par force majeure ou par un cas fortuit quelconque et que la marchandise ne puisse pas être transportée par une autre route, le chemin de fer demandera de nouvelles instructions à l'expéditeur.

L'expéditeur pourra résilier le contrat, à charge par lui de payer au chemin de fer le montant des frais préparatoires au transport, ceux de déchargement et ceux de transport porportionnellement à la distance déjà parcourue, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.

Lorsqu'en cas d'interruption le transport peut être effectué par une autre route, le chemin de fer aura le droit de décider, s'il est de l'intérêt de l'expéditeur, soit de faire continuer la marchandise par cette autre route, soit de l'arrêter en demandant des instructions à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'est pas en possession du duplicata de la lettre de voiture, les instructions qu'il donnera, dans les cas prévus par le présent article, ne pourront pas modifier la désignation du destinataire ni le lieu de destination.

Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Eisenbahntransportes durch höhere Gewalt oder Zufall verhindert und kann der Transport auf einem andern Wege nicht stattfinden, so hat die Eisenbahn den Absender um anderweitige Disposition über das Gut anzugehen.

Der Absender kann vom Vertrage zurücktreten, muß aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, für die Kosten zur Vorbereitung des Trans-

portes, die Kosten der Wiederausladung und die Ansprüche in Beziehung auf den etwa bereits zurückgelegten Transportweg entschädigen.

Wenn im Falle einer Betriebsstörung die Fortsetzung des Transportes auf einem anderen Wege stattfinden kann, ist die Entscheidung der Eisenbahn überlassen, ob es dem Interesse des Absenders entspricht, den Transport auf einem anderen Wege dem Bestimmungsorte zuzuführen, oder den Transport anzuhalten und den Absender um anderweitige Anweisung anzugehen.

Befindet sich der Absender nicht im Besitze des Frachtbriefduplicats, so dürfen die in diesem Artikel vorgesehenen Anweisungen weder die Person des Empfängers, noch den Bestimmungsort abändern.

Art. 19.

La livraison des marchandises, ainsi que l'obligation éventuelle du chemin de fer de remettre la marchandise au domicile d'un destinataire non domicilié à la station de destination, sont réglées conformément aux lois et règlements en vigueur et applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

Das Verfahren bei Ablieferung der Güter, sowie die etwaige Verpflichtung der Eisenbahn, das Gut einem nicht an der Bestimmungsstation wohnhaften Empfänger zuzuführen, richtet sich nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.

Art. 20.

Le chemin de fer dernier transporteur est tenu d'opérer, lors de la livraison, le recouvrement de la totalité des créances résultant de la lettre de voiture, notamment des frais de transport, des frais accessoires, de ceux de douane et autres débours nécessités par l'exécution du transport, des remboursements et autres sommes qui pourraient grever la marchandise. Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des chemins de fer précédents ou des autres intéressés.

Die Empfangsbahn hat bei der Ablieferung alle durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere Fracht und Nebengebühren, Zollgelder und andere zum Zwecke der Ausführung des Transportes gehabte Auslagen, sowie die auf dem Gute haftenden Nachnahmen und sonstigen Beträge einzuziehen, und zwar sowohl für eigene Rechnung, als auch für Rechnung der vorhergehenden Eisenbahnen und sonstiger Berechtigter.

Art. 21.

Le chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste pour la totalité des créances indiquées dans l'article 20. Ces droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve entre les mains du chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui.

Die Eisenbahn hat für alle im Artikel 20 bezeichneten Forderungen die Rechte eines Faustpfandgläubigers an dem Gute. Dieses Pfandrecht besteht, so lange das Gut in der Verwahrung der Eisenbahn oder eines Dritten sich befindet, welcher es für sie inne hat.

Art. 22.

Les effets du droit de gage seront réglés d'après les lois du pays où s'effectue la livraison.

Die Wirkungen des Pfandrechtes bestimmen sich nach dem Rechte des Landes, wo die Ablieferung erfolgt.

Art. 23.

Chaque chemin de fer est tenu après encaissement, soit au départ, soit à l'arrivée, des frais de transport et autres créances résultant du contrat de transport, de payer aux chemins de fer intéressés la part leur revenant sur ces frais et créances.

Le chemin de fer dernier transporteur est responsable du paiement de la lettre de voiture, s'il délivre la marchandise sans recouvrer le montant dû par le destinataire, sous réserve des droits du chemin de fer contre le destinataire.

La remise de la marchandise par un transporteur au transporteur subséquent donne le droit au premier de débiter de suite en compte courant le transporteur subséquent du montant des frais et créances dont était grevée la lettre de voiture au moment de la remise de la marchandise, sous réserve du compte définitif à établir conformément à l'alinéa 1 du présent article.

Les créances d'un chemin de fer contre un autre, qui résultent d'un transport international, sont insaisissables, lorsque le chemin de fer débiteur a son siége dans un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer créancier. Il n'y a d'exception que dans le cas où la saisie est faite à raison d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat auquel appartient le chemin de fer créancier.

Le matériel roulant des chemins de fer, ainsi que les objets mobiliers généralement quelconques contenus dans ce matériel et qui appartiennent au chemin de fer, ne peuvent également faire l'objet d'aucune saisie sur un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer propriétaire, sauf le cas où la saisie est faite à raison d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat auquel appartient le chemin de fer propriétaire.

Jede Eisenbahn ist verpflichtet, nachdem sie bei der Aufgabe oder der Ablieferung des Gutes die Fracht und die anderen aus dem Frachtvertrage herrührenden Forderungen eingezogen hat, den betheiligten Bahnen den ihnen gebührenden Antheil an der Fracht und den erwähnten Forderungen zu bezahlen.

Die Ablieferungsbahn ist für die Bezahlung der obigen Beträge verantwortlich, wenn sie das Gut ohne Einziehung der darauf haftenden Forderungen abliefert. Der Anspruch gegen den Empfänger des Gutes bleibt ihr jedoch vorbehalten.

Die Uebergabe des Gutes von einer Eisenbahn an die nächstfolgende begründet für die erstere das Recht, die letztere im Conto-Corrent sofort mit dem Betrage der Fracht und der sonstigen Forderungen, soweit dieselben zur Zeit der Uebergabe des Gutes aus dem Frachtbriefe sich ergeben, zu belasten, vorbehaltlich der endgültigen Abrechnung nach Maßgabe des ersten Absatzes dieses Artikels.

Aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen der Eisenbahnen unter einander können, wenn die schuldnerische Eisenbahn einem anderen Staate an-

gehört als die forderungsberechtigte Eisenbahn, nicht mit Arrest belegt oder gepfändet werden, außer in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört.

In gleicher Weise kann das rollende Material der Eisenbahnen mit Einschluß sämmtlicher beweglicher, der betreffenden Eisenbahn gehörigen Gegenstände, welche sich in diesem Material vorfinden, in dem Gebiete eines anderen Staates als desjenigen, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, weder mit Arrest belegt noch gepfändet werden, außer in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die betreffende Eisenbahn angehört.

Art. 24.

Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la station chargée de la livraison doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare d'expédition. Elle ne doit en aucun cas retourner la marchandise sans le consentement exprès de l'expéditeur.

Du reste, et sauf les dispositions de l'article suivant, le mode de procéder dans les cas d'empêchement à la livraison est déterminé par les lois et règlements en vigueur, applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

Bei Ablieferungshindernissen hat die Ablieferungsstation den Absender durch Vermittlung der Versandtstation von der Ursache des Hindernisses unverzüglich in Kenntniß zu setzen. Sie darf in keinem Falle ohne ausdrückliches Einverständniß des Absenders das Gut zurücksenden.

Im Uebrigen richtet sich — unbeschadet der Bestimmungen des folgenden Artikels — das Verfahren bei Ablieferungshindernissen nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.

Art. 25.

Dans tous les cas de perte totale ou partielle et d'avarie, les administrations de chemins de fer sont tenues de faire immédiatement des recherches, d'en constater le résultat par écrit, et de le communiquer aux intéressés sur leur demande, et en tous cas à la gare d'expédition.

Si le chemin de fer découvre ou suppose une perte partielle ou une avarie de la marchandise, ou si l'ayant-droit en allègue l'existence, il sera immédiatement dressé un procès-verbal par le chemin de fer pour constater l'état de la marchandise, le montant du dommage, et autant que possible la cause de la perte partielle et de l'avarie, et l'époque à laquelle elles remontent. En cas de perte totale de la marchandise, il sera également dressé un procès-verbal.

La vérification devra être faite conformément aux lois et règlements du pays où elle a lieu.

En outre tout intéressé sera en droit de demander la constatation judiciaire de l'état de la marchandisse.

In allen Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen haben die Eisenbahnverwaltungen sofort eine eingehende Untersuchung vorzunehmen, das Ergebniß der-

selben schriftlich festzustellen und dasselbe den Betheiligten auf ihr Verlangen, unter allen Umständen aber der Versandtstation mitzutheilen.

Wird insbesondere eine Minderung oder Beschädigung des Gutes von der Eisenbahn entdeckt oder vermuthet, oder seitens des Verfügungsberechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn den Zustand des Gutes, den Betrag des Schadens und, soweit dies möglich, die Ursache und den Zeitpunkt der Minderung oder Beschädigung ohne Verzug protocollarisch festzustellen. Eine protocollarische Feststellung hat auch im Falle des Verlustes stattzufinden.

Die Feststellung richtet sich nach den Gesetzen und Reglementen des Landes, wo dieselbe stattfindet.

Außerdem steht jedem der Betheiligten das Recht zu, die gerichtliche Feststellung des Zustandes des Gutes zu beantragen.

Art. 26.

Les actions contre les chemins de fer qui naissent du contrat de transport international n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

Si le duplicata n'est pas représenté par l'expéditeur, celui-ci ne pourra intenter l'action que si le destinataire l'a autorisé à le faire.

Zur gerichtlichen Geltendmachung der aus dem internationalen Eisenbahn-Frachtvertrage gegenüber der Eisenbahn entspringenden Rechte ist nur derjenige befugt, welchem das Verfügungsrecht über das Frachtgut zusteht.

Vermag der Absender das Duplicat des Frachtbriefes nicht vorzuzeigen, so kann er seinen Anspruch nur mit Zustimmung des Empfängers geltend machen.

Art. 27.

Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la remise de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport conformément à la lettre de voiture, et accepte l'obligation d'exécuter le transport en vertu de cette lettre.

L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra, sauf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première administration ou celle qui aura reçu en dernier lieu la marchandise avec la lettre de voiture, ou contre l'administration sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné. Le demandeur aura le choix entre les susdites administrations.

L'action ne sera intentée que devant un tribunal siégeant dans l'Etat où l'administration actionnée aura son domicile, et qui sera compétent d'après les lois de cet Etat.

Une fois l'action intentée, le droit d'option entre les chemins de fer mentionnés à l'alinéa 3 est éteint.

Diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung des Transportes auch auf den folgenden Bahnen der Beförderungsstrecke bis zur Ablieferung.

Jede nachfolgende Bahn tritt dadurch, daß sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernimmt, nach Maßgabe des letzteren in den Frachtvertrag ein und übernimmt die selbständige Verpflichtung, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefes auszuführen.

Die Ansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage können jedoch — unbeschadet des Rückgriffs der Bahnen gegen einander — im Wege der Klage nur gegen die erste Bahn oder gegen diejenige, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbriefe übernommen hat, oder gegen diejenige Bahn gerichtet werden, auf deren Betriebsstrecke der Schaden sich ereignet hat. Unter den bezeichneten Bahnen steht dem Kläger die Wahl zu.

Die Klage kann nur vor einem Gerichte des Staates anhängig gemacht werden, in welchem die beklagte Bahn ihren Wohnsitz hat und welches nach den Gesetzen dieses Landes zuständig ist.

Das Wahlrecht unter den im dritten Absatze erwähnten Bahnen erlischt mit der Erhebung der Klage.

Art. 28.

Les réclamations fondées sur le contrat de transport international pourront être formées contre une autre administration que celles désignées dans l'article 27, alinéa 3, lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionnelles ou d'exceptions et que la demande principale soit fondée sur le même contrat de transport.

Im Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage auch gegen eine andere als die im Art. 27, Absatz 3, bezeichneten Bahnen geltend gemacht werden, wenn die Klage sich auf denselben Frachtvertrag gründet.

Art. 29.

Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport dont il s'est chargé.

Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient.

Art. 30.

Le chemin de fer est responsable, sauf les dispositions contenues dans les articles ci-après, du dommage résultant de la perte (totale ou partielle) ou de l'avarie de la marchandise, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison. Il sera déchargé de cette responsabilité s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant-droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.), ou un cas de force majeure.

Au cas où la lettre de voiture désigne un lieu de destination qui n'est pas une station de chemin de fer, la responsabilité du chemin de fer, basée sur la présente Convention, cesse à la dernière gare. Le transport ultérieur est régi par l'article 19.

Die Eisenbahn haftet nach Maßgabe der in den folgenden Artikeln enthaltenen näheren Bestimmungen für den Schaden, welcher durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht zu beweisen vermag, daß der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben, durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes (namentlich durch innern Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leccage) oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.

Ist auf dem Frachtbrief als Ort der Ablieferung ein nicht an der Eisenbahn liegender Ort bezeichnet, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund dieses Uebereinkommens nur für den Transport bis zur Empfangsstation. Für die Weiterbeförderung finden die Bestimmungen des Art. 19 Anwendung.

Art. 31.

Le chemin de fer n'est pas responsable:

1° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, sont transportées en wagons découverts,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport.

2° De l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant la déclaration de l'expéditeur dans la lettre de voiture (article 9), sont remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique, par leur nature et pour être à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage,

en tant que l'avarie sera résultée du manque ou de l'état défectueux de l'emballage.

3° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales passées avec l'expéditeur, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, ont été chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destinataire,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à l'opération du chargement et du déchargement ou d'un chargement défectueux.

4° De l'avarie survenue aux marchandises qui, pour des causes inhérentes à leur nature, sont exposées au danger particulier de se perdre en tout ou en partie ou d'être avariées, notamment à la suite de bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessication et déperdition,

en tant que l'avarie est résultée de ce danger.

5° De l'avarie survenue aux animaux vivants,

en tant que l'avarie est résultée du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux.

6° De l'avarie survenue aux marchandises et bestiaux dont le transport, aux termes des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, ne s'effectue que sous escorte,

en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écarter.

Si, eu égard aux circonstances de fait, l'avarie a pu résulter de l'une des causes susmentionnées, il y aura présomption que l'avarie résulte de l'une de ces causes, à moins que l'ayant-droit n'établisse le contraire.

Die Eisenbahn haftet nicht:

1. in Ansehung der Güter, welche nach der Bestimmung des Tarifes oder nach Vereinbarung mit dem Absender in offen gebauten Wagen transportirt werden,
   für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist;
2. in Ansehung der Güter, welche, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung auf dem Transport erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe (Art. 9) unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind,
   für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist;
3. in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung des Tarifes oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender, soweit eine solche in dem Staatsgebiete wo sie zur Ausführung gelangt, zulässig ist, von dem Absender, beziehungsweise dem Empfänger besorgt wird,
   für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist;
4. in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust, Minderung oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leccage, Austrocknung und Verstreuung zu erleiden.
   für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist;
5. in Ansehung lebender Thiere,
   für den Schaden, welcher aus der mit der Beförderung dieser Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist;
6. in Ansehung derjenigen Güter, einschließlich der Thiere, welchen nach der Bestimmung des Tarifs oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender ein Begleiter beizugeben ist,
   für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

Wenn ein eigetretener Schaden nach den Umständen des Falles aus einer der in diesem Artikel bezeichneten Gefahren entstehen konnte, so wird bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet, daß der Schaden aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden ist.

Art. 32.

En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature particulière, subissent en règle générale, par le fait seul du transport, un déchet de poids, le chemin de fer ne répond de ces manquants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée par les dispositions règlementaires.

Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, la tolérance sera calculée séparément pour chaque colis lorsque le

poids des colis isolés est indiqué sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

Cette restriction de responsabilité ne peut pas toutefois être invoquée lorsqu'il aura été prouvé que la perte, selon les circonstances du fait, ne résulte pas de la nature de la marchandise, ou que la tolérance fixée ne peut pas s'appliquer à raison de la nature de la marchandise ou des circonstances dans lesquelles s'est produit le manquant.

En cas de perte totale de la marchandise, il ne pourra être fait aucune déduction résultant du déchet de route.

In Ansehung derjenigen Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transporte regelmäßig einen Verlust an Gewicht erleiden, ist die Haftpflicht der Eisenbahn für Gewichtsverluste bis zu dem aus den Ausführungs-Bestimmungen sich ergebenden Normalsatze ausgeschlossen.

Dieser Satz wird, im Falle mehrere Stücke auf einem und demselben Frachtbrief befördert worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

Diese Beschränkung der Haftpflicht tritt nicht ein, insoweit nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder daß der angenommene Procentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.

Bei gänzlichem Verlust des Gutes findet ein Abzug für Gewichtsverlust nicht statt.

ART. 33.

Si la livraison n'a pas eu lieu dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison (art. 14), l'ayant-droit peut, sans avoir à fournir d'autre preuve, considérer la marchandise comme perdue.

Der zur Klage Berechtigte kann das Gut ohne weiteren Nachweis als in Verlust gerathen betrachten, wenn sich dessen Ablieferung um mehr als 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist (Art 14) verzögert.

ART. 34.

Si, en vertu des articles précédents, l'indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, l'indemnité sera calculée d'après le prix courant des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. A défaut de prix courant, l'indemnité sera calculée d'après la valeur ordinaire de la marchandise évaluée sur les mêmes bases. Il sera alloué en outre les droits de douane, de transport et autres frais qui auraient pu être déboursés.

Wenn auf Grund der vorhergehenden Artikel von der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden muß, so ist der gemeine Handelswerth, in dessen Ermangelung der gemeine Werth, zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Versandtorte zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut zur Beförderung angenommen worden ist. Dazu kommt die Erstattung dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten, sowie an Fracht etwa bereits bezahlt worden ist.

Art. 35.

Les chemins de fer auront la faculté d'offrir au public des conditions spéciales (tarifs spéciaux) dans lesquels sera fixé le maximum de l'indemnité à payer en cas de perte ou d'avarie, à la condition que ces tarifs spéciaux correspondent à une réduction sur le prix de transport total calculé d'après les tarifs respectifs ordinaires de chaque chemin de fer, et que le même maximum de l'indemnité soit applicable à tout le parcours.

Es ist den Eisenbahnen gestattet, besondere Bedingungen (Specialtarife) mit Festsetzung eines im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung zu ersetzenden Maximalbetrages zu veröffentlichen, sofern diese Specialtarife eine Preisermäßigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten und der gleiche Maximalbetrag auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet.

Art. 36.

L'ayant-droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut, dans la quittance, faire une réserve d'après laquelle, si la marchandise est retrouvée dans les quatre mois de l'expiration du délai de livraison, il en soit avisé immédiatement par le chemin de fer.

Dans ce cas, l'ayant-droit pourra, dans le délai de 30 jours depuis le jour où il aura été avisé, exiger que la marchandise lui soit délivrée sans frais, à son choix, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture et moyennant la restitution de l'indemnité qu'il a reçue.

Si la réserve dont il est question à l'alinéa 1 ci-dessus n'a pas été faite, ou si l'ayant-droit n'a pas donné d'instructions dans le délai de 30 jours mentionné à l'alinéa 2 ci-dessus, ou encore si la marchandise a été retrouvée postérieurement au délai de quatre mois, le chemin de fer disposera de la marchandise retrouvée, conformément aux lois de son pays.

Der Entschädigungsberechtigte kann, wenn er die Ersatzleistung für das in Verlust gerathene Gut in Empfang nimmt, in der Quittung den Vorbehalt machen, daß er für den Fall, als das Gut binnen vier Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, hievon seitens der Eisenbahnverwaltung sofort benachrichtigt werde.

In diesem Fall kann der Entschädigungsberechtigte innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht verlangen, daß ihm das Gut nach seiner Wahl an den Versandt- oder an den im Frachtbriefe angegebenen Bestimmungsort kostenfrei gegen Rückerstattung der ihm bezahlten Entschädigung ausgeliefert werde.

Wenn der im ersten Absatze erwähnte Vorbehalt nicht gemacht worden ist, oder wenn der Entschädigungsberechtigte in der im zweiten Absatze bezeichneten dreißigtägigen Frist das dort vorgesehene Begehren nicht gestellt hat, oder endlich, wenn das Gut erst nach 4 Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, so kann die Eisenbahn nach den Gesetzen ihres Landes über das wieder aufgefundene Gut verfügen.

Art. 37.

En cas d'avarie le chemin de fer aura à payer le montant intégral de la dépréciation subie par la marchandise. Si l'expédition a eu lieu sous le régime d'un tarif spécial conformément à l'article 35, l'indemnité à allouer sera proportionnellement réduite.

Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwerthes des Gutes zu bezahlen. Im Falle die Beförderung nach einem Specialtarife im Sinne des Art. 35 stattgefunden hat, wird der zu bezahlende Schadensbetrag verhältnißmäßig reducirt.

Art. 38.

S'il y a une déclaration d'intérêt à la livraison, il pourra être alloué, en cas de perte totale ou partielle, en outre de l'indemnité fixée par l'article 34 et en cas d'avarie, en outre de l'indemnité fixée d'après l'art. 37, des dommages-intérêts, qui ne pourront pas dépasser la somme fixée par la déclaration, à charge par l'ayant-droit d'établir l'existance et le montant du dommage.

Les dispositions règlementaires fixeront le maximum de la taxe supplémentaire que l'expéditeur aura à payer en cas de déclaration de la somme représentant l'intérêt à la livraison.

Hat eine Declaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden, so kann dem Berechtigten im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung, außer der durch den Art 34 und beziehungsweise durch den Art. 37 festgesetzten Entschädigung noch ein weiterer Schadenersatz bis zur Höhe des in der Declaration festgesetzten Betrages zugesprochen werden. Das Vorhandensein und die Höhe dieses weiteren Schadens hat der Berechtigte zu erweisen.

Die Ausführungs-Bestimmungen setzen den Höchstbetrag des Frachtzuschlages fest, welchen der Absender im Falle einer Declaration des Interesses an der Lieferung zu zahlen hat.

Art. 39.

Le chemin de fer est responsable du dommage occasionné par l'inobservation des délais de livraison (art. 14), à moins qu'il ne prouve que le retard provient d'une circonstance indépendante de sa volonté et de son fait.

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist (Art. 14) enstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte.

Art. 40.

En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard:

1/10 du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à 1/10 du délai de transport;

$^{2}/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^{2}/_{10}$ du délai de transport;

$^{3}/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^{3}/_{10}$ du délai de transport;

$^{4}/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^{4}/_{10}$ du délai de transport;

$^{5}/_{10}$ du prix de transport pour tout retard supérieur à $^{4}/_{10}$ du délai de transport.

Si ladite preuve est fournie, il pourra être alloué, à titre de dommages-intérêts, une somme qui ne devra pas toutefois dépasser le prix du transport.

S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard:

$^{2}/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^{1}/_{10}$ du délai de transport;

$^{4}/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^{2}/_{10}$ du délai de transport;

$^{6}/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^{3}/_{10}$ du délai de transport;

$^{8}/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^{4}/_{10}$ du délai de transport;

$^{10}/_{10}$ du prix de transport pour un retard supérieur à $^{4}/_{10}$ du délai de transport.

Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté de ce retard, il pourra être alloué le montant de ce dommage. Dans l'un et l'autre cas, le montant de l'indemnité ne pourra pas dépasser la somme déclarée.

Im Falle der Versäumung der Lieferfrist können ohne Nachweis eines Schadens folgende Vergütungen beansprucht werden:

Bei einer Verspätung bis einschließlich $^{1}/_{10}$ der Lieferfrist: $^{1}/_{10}$ der Fracht,
Bei einer Verspätung bis einschließlich $^{2}/_{10}$ der Lieferfrist: $^{2}/_{10}$ der Fracht,
Bei einer Verspätung bis einschließlich $^{3}/_{10}$ der Lieferfrist: $^{3}/_{10}$ der Fracht,
Bei einer Verspätung von einschließlich $^{4}/_{10}$ der Lieferfrist: $^{4}/_{10}$ der Fracht,
Bei einer Verspätung von längerer Dauer: $^{5}/_{10}$ der Fracht.

Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag bis zur Höhe der ganzen Fracht beansprucht werden.

Hat eine Declaration des Interesses stattgefunden, so können ohne Nachweis eines Schadens folgende Vergütungen beansprucht werden:

Bei einer Verspätung bis einschließlich $^{1}/_{10}$ der Lieferfrist: $^{2}/_{10}$ der Fracht,
Bei einer Verspätung bis einschließlich $^{2}/_{10}$ der Lieferfrist: $^{4}/_{10}$ der Fracht,
Bei einer Verspätung bis einschließlich $^{3}/_{10}$ der Lieferfrist: $^{6}/_{10}$ der Fracht,
Bei einer Verspätung bis einschließlich $^{4}/_{10}$ der Lieferfrist: $^{8}/_{10}$ der Fracht.
Bei einer Verspätung von längerer Dauer die ganze Fracht.

Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag des Schadens beansprucht werden. In beiden Fällen darf die Vergütung den declarirten Betrag des Interesses nicht übersteigen.

ART. 41.

Le paiement de l'indemnité pleine et entière comprenant les dommages et intérêts, pourra être demandé dans tous les cas où le dommage aurait pour cause un dol ou une faute grave de la part du chemin de fer.

Die Vergütung des vollen Schadens kann in allen Fällen gefordert werden, wenn derselbe in Folge der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist.

ART. 42.

L'ayant-droit pourra demander des intérêts à raison de six pour cent de la somme fixée comme indemnité. Ces intérêts commencent à courir à partir du jour de la demande.

Der Forderungsberechtigte kann 6 Procent Zinsen der als Entschädigung festgesetzten Summe verlangen. Diese Zinsen laufen von dem Tage, an welchem das Entschädigungsbegehren gestellt wird.

ART. 43.

La responsabilité telle qu'elle résulte du contrat de transport ne s'applique pas aux objets qui, bien qu'exclus du transport ou admis seulement sous certaines conditions, auraient été néanmoins expédiés sous une déclaration incorrecte ou inexacte ou pour lesquels l'expéditeur n'aurait pas rempli les mesures de sûreté prescrites.

Wenn Gegenstände, welche vom Transport ausgeschlossen oder zu demselben nur bedingungsweise zugelassen sind, unter unrichtiger oder ungenauer Declaration zur Beförderung aufgegeben, oder wenn die für dieselben vorgesehenen Sicherheitsvorschriften vom Absender außer Acht gelassen werden, so ist jede Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages ausgeschlossen.

ART. 44.

Le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise, et la réception de la marchandise, éteignent, contre le chemin de fer, toute action provenant du contrat de transport.

Toutefois l'action n'est pas éteinte:

1° Si l'ayant-droit peut fournir la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer.

2° En cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'une des administrations désignées comme responsables par l'art. 27, alinéa 3, dans un délai ne dépassant pas sept jours, non compris celui de la réception.

3° En cas de réclamation pour défauts constatés conformément à l'art. 25, avant l'acceptation de la marchandise par le destinataire, ou dont la constatation aurait dû être faite conformément à l'art. 25 et n'a été omise que par la faute du chemin de fer.

4° En cas de réclamation pour dommages non apparents extérieurement, dont l'existence est constatée après la réception, mais seulement aux conditions suivantes:

a. La demande en constatation faite au chemin de fer ou au tribunal compétent conformément à l'art. 25; doit avoir lieu immédiatement après la découverte du dommage, et au plus tard dans les sept jours à partir de la réception de la marchandise.

b. L'ayant-droit doit prouver que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre la remise au transport et la livraison.

Si toutefois la vérification de la marchandise par le destinataire a été possible à la gare de destination et si elle a été offerte par le chemin de fer, il n'y a plus lieu d'appliquer la disposition contenue dans le paragraphe 4.

Le destinataire sera libre de refuser la réception de la marchandise même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais de transport, aussi longtemps que le dommage dont il soutient l'existence, n'aura pas été constaté conformément à sa réquisition. Les réserves faites lors de la réception de la marchandise ne sont d'aucun effet, à moins qu'elles ne soient consenties par le chemin de fer.

Si l'un ou l'autre des objets désignés dans la lettre de voiture venait à manquer lors de la livraison, le destinataire pourra exclure dans la quittance (art. 16) les colis non livrés, en les désignant spécialement.

Les réclamations mentionnées au présent article doivent être faites par écrit.

Ist die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen, so sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen.

Hievon sind jedoch ausgenommen:

1. Entschädigungsansprüche, bei welchen der Berechtigte nachweisen kann, daß der Schaden durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist;
2. Entschädigungsansprüche wegen Verspätung, wenn die Reclamation spätestens am siebenten Tage, den Tag der Annahme nicht mitgerechnet, bei einer der nach Art. 27, Abs. 3, in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen angebracht wird;
3. Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, deren Feststellung gemäß Art 25 vor der Annahme des Gutes durch den Empfänger erfolgt ist, oder deren Feststellung nach Art 25 hätte erfolgen sollen und durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;
4. Entschädigungsansprüche wegen äußerlich nicht erkennbarer Mängel, deren Feststellung nach der Annahme erfolgt ist, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:
   a. Es muß unmittelbar nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Empfangnahme des Gutes der Antrag auf Feststellung gemäß Art. 25 bei der Eisenbahn oder dem zuständigen Gerichte angebracht werden;

b. der Berechtigte muß beweisen, daß der Mangel während der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist.

War indessen die Feststellung des Zustandes des Gutes durch den Empfänger auf der Empfangsstation möglich und hat die Eisenbahn sich bereit erklärt, dieselbe dort vorzunehmen, so findet die Bestimmung unter Nr. 4 keine Anwendung.

Es steht dem Empfänger frei, die Annahme des Gutes auch nach Annahme des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht, insolange zu verweigern, als nicht seinem Antrage auf Feststellung der von ihm behaupteten Mängel stattgegeben ist. Vorbehalte bei der Annahme des Gutes sind wirkungslos, sofern sie nicht unter Zustimmung der Eisenbahn erfolgt sind.

Wenn von mehreren auf dem Frachtbriefe verzeichneten Gegenständen einzelne bei der Ablieferung fehlen, so kann der Empfänger in der Empfangsbescheinigung (Art. 16) die nicht abgelieferten Gegenstände unter specieller Bezeichnung derselben ausschließen.

Alle in diesem Artikel erwähnten Entschädigungsansprüche müssen schriftlich erhoben werden.

Art. 45.

Les actions en indemnité pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans sa livraison, sont prescrites par un an, lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par une reconnaissance du chemin de fer, par transaction ou par un jugement. La prescription est de trois ans s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts prévue à l'art. 44, n° 1.

En cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise, la prescription court à partir du jour de la livraison; en cas de perte totale de la marchandise ou de retard dans la livraison, la prescription court du jour où expire le délai de livraison.

L'interruption de la prescription est régie par les lois du pays où l'action est intentée.

Entschädigungsforderungen wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder Verspätung, insofern sie nicht durch Anerkenntniß der Eisenbahn, Vergleich oder gerichtliches Urtheil festgestellt sind, verjähren in einem Jahre und im Falle des Art. 44, Nr. 1 in drei Jahren.

Die Verjährung beginnt im Falle der Beschädigung oder Minderung an dem Tage, an welchem die Ablieferung stattgefunden hat, im Falle des gänzlichen Verlustes eines Frachtstückes oder der Verspätung an dem Tage, an welchem die Lieferfrist abgelaufen ist.

Bezüglich der Unterbrechung der Verjährung entscheiden die Gesetze des Landes, wo die Klage angestellt ist.

Art. 46.

Les réclamations éteintes ou prescrites conformément aux dispositions des l'articles 44 et 45 ne peuvent être reprises ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

Ansprüche, welche nach den Bestimmungen der Artikel 44 und 45 erloschen oder verjährt sind, können auch nicht im Wege einer Widerklage oder einer Einrede geltend gemacht werden.

Art. 47.

Le chemin de fer qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la présente Convention aura le droit d'exercer un recours contre les chemins de fer qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes:

1° Le chemin de fer par la faute duquel le dommage a été causé, en est seul responsable.

2° Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par sa propre faute. Si dans l'espèce une telle distinction est impossible selon les circonstances du fait, la répartition de l'indemnité aura lieu entre les chemins de fer ayant commis la faute, d'après les principes énoncés dans le numéro 3.

3° S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par la faute d'un ou de plusieurs chemins de fer, tous les chemins de fer intéressés au transport, à l'exception de ceux qui prouveront que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes, répondront du dommage proportionnellement au prix de transport que chacun d'eux aurait perçu conformément au tarif en cas de l'exécution régulière du transport.

Dans le cas d'insolvabilité de l'un des chemins de fer mentionnés au présent article, le dommage qui en résulterait pour le chemin de fer qui a payé l'indemnité, sera réparti entre tous les chemins de fer qui ont pris part au transport proportionnellement au prix de transport revenant à chacun d'eux.

Derjenigen Eisenbahn, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Uebereinkommens Entschädigung geleistet hat, steht der Rückgriff gegen die am Transporte betheiligten Bahnen nach Maßgabe folgender Bestimmungen zu:

1. Diejenige Eisenbahn, welche den Schaden allein verschuldet hat, haftet für denselben ausschließlich.

2. Haben mehrere Bahnen den Schaden verschuldet, so haftet jede Bahn für den von ihr verschuldeten Schaden. Ist eine solche Unterscheidung nach den Umständen des Falles nicht möglich, so werden die Antheile der schuldtragenden Bahnen am Schadenersatze nach den Grundsätzen der folgenden Nummer 3 festgesetzt.

3, Ist ein Verschulden einer oder mehrerer Bahnen als Ursache des Schadens nicht nachweisbar, so haften die sämmtlichen am Transport betheiligten Bahnen mit Ausnahme derjenigen, welche beweisen, daß der Schaden auf ihrer Strecke nicht entstanden ist, nach Verhältniß der reinen Fracht, welche jede derselben nach dem Tarife im Falle der ordnungsmäßigen Ausführung des Transportes bezogen hätte.

Im Falle der Zahlungsunfähigkeit einer der in diesem Artikel bezeichneten Eisenbahnen wird der Schaden, der hieraus für die Eisenbahn entsteht, welche den Schadenersatz geleistet hat, unter alle Eisenbahnen, welche an dem Transport theilgenommen haben, nach Verhältniß der reinen Fracht vertheilt.

Art. 48.

Les règles énoncées dans l'art. 47 seront appliquées en cas de retard. Si le retard a eu pour cause une faute collective de plusieurs chemins de fer, l'indemnité sera mise à la charge desdits chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

A défaut de conventions spéciales, les dispositions règlementaires déterminent la manière dont le délai de livraison doit être réparti entre les divers chemins de fer qui participent au transport.

Die Vorschriften des Artikel 47 finden auch auf die Fälle der Versäumung der Lieferfrist Anwendung. Für Versäumung der Lieferfrist haften mehrere schuldtragende Verwaltungen nach Verhältniß der Zeitdauer der auf ihren Bahnstrecken vorgekommenen Versäumniß.

Die Vertheilung der Lieferfrist unter den einzelnen an einem Transporte betheiligten Eisenbahnen richtet sich, in Ermangelung anderweitiger Vereinbarungen, nach den durch die Ausführungs-Bestimmungen festgesetzten Normen.

Art. 49.

En cas de recours, il n'y aura pas de solidarité entre plusieurs chemins de fer intéressés au transport.

Eine Solidarhaft mehrerer am Transporte betheiligter Bahnen findet für den Rückgriff nicht statt.

Art. 50.

La demande en recours des chemins de fer entre eux a pour base, *in quali et quanto,* la décision définitive rendue au procès principal contre le chemin de fer exerçant le recours en indemnité, pourvu que l'assignation ait été dûment signifiée aux chemins de fer à actionner par voie de recours et que ceux-ci aient été à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixera, selon les circonstances du fait, les délais strictement nécessaires pour l'exercice de ce droit.

Für den im Wege des Rückgriffs geltend zu machenden Anspruch der Eisenbahnen unter einander ist die im Entschädigungsproceß gegen die rückgriffnehmende Bahn ergangene endgültige Entscheidung hinsichtlich der Verbindlichkeit zum Schadenersatz und der Höhe der Entschädigung maßgebend, sofern den im Rückgriffswege in Anspruch zu nehmenden Bahnen der Streit in gehöriger Form verkündet ist und dieselben in der Lage sich befanden, in dem Processe zu interveniren. Die Frist für diese Intervention wird von dem Richter der Hauptsache nach den Umständen des Falles und so kurz als möglich bestimmt.

Art. 51.

Le chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer intéressés

avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre les chemins de fer non actionnés.

Le juge doit statuer par un seul et même jugement. Les chemins de fer actionnés ne pourront pas exercer un recours ultérieur.

Insoweit nicht eine gütliche Einigung erfolgt ist, sind sämmtliche betheiligte Bahnen in einer und derselben Klage zu belangen, widrigenfalls das Recht des Rückgriffs gegen die nicht belangten Bahnen erlischt.

Der Richter hat in einem und demselben Verfahren zu entscheiden. Den Beklagten steht ein weiterer Rückgriff nicht zu.

ART. 52.

Il ne sera pas permis d'introduire le recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

Die Verbindung des Rückgriffsverfahrens mit dem Entschädigungsverfahren ist unzulässig.

ART. 53.

Le juge du domicile du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

Lorsque l'action devra être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur aura le droit de choisir, entre les juges reconnus compétents en vertu de l'alinéa 1 du présent article, le juge devant lequel il portera sa demande.

Für alle Rückgriffsansprüche ist der Richter des Wohnsitzes der Bahn, gegen welche der Rückgriff erhoben wird, ausschließlich zuständig.

Ist die Klage gegen mehrere Bahnen zu erheben, so steht der klagenden Bahn die Wahl unter den nach Maßgabe des ersten Absatzes dieses Artikels zuständigen Richtern zu.

ART. 54.

Sont réservées les conventions particulières que les chemins de fer peuvent, soit d'avance, soit dans chaque cas spécial, contracter entre eux concernant les recours.

Die Befugniß der Eisenbahnen, über den Rückgriff im Voraus oder im einzelnen Fall andere Vereinbarungen zu treffen, wird durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt.

ART. 55.

Sauf les dispositions contraires contenues dans la présente Convention, la procédure à suivre sera celle du juge compétent.

Soweit nicht durch das gegenwärtige Uebereinkommen andere Bestimmungen getroffen sind, richtet sich das Verfahren nach den Gesetzen des Proceßrichters.

Art. 56.

Les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent en vertu des dispositions de la présente Convention, seront, lorsqu'ils sont devenus exécutoires en vertu des lois appliquées par ce juge compétent, déclarés exécutoires dans les Etats signataires de la Convention par l'autorité compétente, sous les conditions et suivant les formes établies par la législation de cet Etat, mais sans révision du fond de l'affaire. Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens *(caution judicatum solvi)* ne pourra être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international

Urtheile, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Uebereinkommens von dem zuständigen Richter in Folge eines contradictorischen oder eines Versäumnißverfahrens erlassen und nach den für den urtheilenden Richter maßgebenden Gesetzen vollstreckbar geworden sind, erlangen im Gebiete sämtlicher Vertragsstaaten Vollstreckbarkeit, unter Erfüllung der von den Gesetzen des Landes vorgeschriebenen Bedingungen und Formalitäten, aber ohne daß eine materielle Prüfung des Inhalts zulässig wäre. Auf nur vorläufig vollstreckbare Urtheile findet diese Vorschrift keine Anwendung, ebensowenig auf diejenigen Bestimmungen eines Urtheils, durch welche der Kläger, weil derselbe im Processe unterliegt, außer den Proceßkosten zu einer weiteren Entschädigung verurtheilt wird.

Eine Sicherstellung für die Proceßkosten kann bei Klagen, welche auf Grund des internationalen Frachtvertrages erhoben werden, nicht gefordert werden.

Art. 57.

Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il sera organisé un Office central des transports internationaux, chargé:

1° De recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacune des administrations de chemins de fer intéressées et de les notifier aux autres Etats et administrations.

2° De recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux.

3° De prononcer, à la demande des parties, des sentences sur les litiges qui pourraient s'élever entre les chemins de fer.

4° D'instruire les demandes en modification de la présente Convention, et en tout cas, quand il y aura lieu, de proposer aux divers Etats la réunion d'une nouvelle Conférence.

5° Enfin de faciliter entre les diverses administrations les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance, et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux.

Un règlement spécial déterminera le siége, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action

Um die Ausführung des gegenwärtigen Uebereinkommens zu erleichtern und zu sichern, soll ein Centralamt für den internationalen Transport errichtet werden, welches die Aufgabe hat:

1. die Mittheilungen eines jeden der vertragschließenden Staaten und einer jeden der betheiligten Eisenbahnverwaltungen entgegenzunehmen und sie den übrigen Staaten und Verwaltungen zur Kenntniß zu bringen;
2. Nachrichten aller Art, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, zu sammeln, zusammenzustellen und zu veröffentlichen;
3. auf Begehren der Parteien Entscheidungen über Streitigkeiten der Eisenbahnen untereinander abzugeben;
4. Die geschäftliche Behandlung der behufs Abänderung des gegenwärtigen Uebereinkommens gemachten Vorschläge vorzunehmen, sowie in allen Fällen, wenn hierzu ein Anlaß vorliegt, den vertragschließenden Staaten den Zusammentritt einer neuen Conferenz vorzuschlagen;
5. die durch den internationalen Transportdienst bedingten financiellen Beziehungen zwischen den betheiligten Verwaltungen, sowie die Einziehung rückständig gebliebener Forderungen zu erleichtern und in dieser Hinsicht die Sicherheit des Verhältnisses der Eisenbahnen untereinander zu fördern.

Ein besonderes Reglement wird den Sitz, die Zusammensetzung und Organisation dieses Amtes, sowie die zur Ausführung nöthigen Mittel feststellen.

Art. 58.

L'Office central prévu à l'article 57 est chargé de recevoir les notifications des Etats concernant l'inscription ou la radiation d'un chemin de fer sur la liste dressée en conformité de l'article 1er.

L'entrée effective d'un chemin de fer nouveau dans le service des transports internationaux n'aura lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office notifiant la présentation aux autres Etats.

La radiation d'un chemin de fer sera faite par l'Office central aussitôt qu'il aura reçu de l'un des Etats contractants la notification que celui-ci a constaté que pour une raison financière ou pour un empêchement matériel, un chemin de fer dépendant de cet Etat et porté sur la liste par lui dressée ne se trouve plus dans la condition de satisfaire aux obligations qui lui sont imposées par la Convention.

La simple réception de l'avis émanant de l'Office donnera immédiatement à chaque administration le droit de cesser, avec le chemin de fer dénoncé, toutes relations de transport international, sauf ce qui concerne les transports en cours, qui devront être continués jusqu'à destination.

Das im Artikel 57 bezeichnete Centralamt hat die Mittheilungen der Vertragsstaaten in Betreff der Hinzufügung oder der Streichung von Eisenbahnen in den in Gemäßheit des Artikel 1 aufgestellten Listen entgegenzunehmen

Der wirkliche Eintritt einer neuen Eisenbahn in den internationalen Transportdienst erfolgt erst nach einem Monat vom Datum des an die anderen Staaten gerichteten Benachrichtigungsschreibens des Centralamtes.

Die Streichung einer Eisenbahn wird von dem Centralamte vollzogen, sobald es von einem der Vertragsstaaten davon in Kenntniß gesetzt wird, daß dieser fest-

gestellt hat, daß eine ihm angehörige und in der von ihm aufgestellten Liste verzeichnete Eisenbahn aus financiellen Gründen oder in Folge einer thatsächlichen Behinderung nicht mehr in der Lage ist, den Verpflichtungen zu entsprechen, welche den Eisenbahnen durch das gegenwärtige Uebereinkommen auferlegt werden.

Jede Eisenbahnverwaltung ist, sobald sie Seitens des Centralamtes die Nachricht von der erfolgten Streichung einer Eisenbahn erhalten hat, berechtigt, mit der betreffenden Eisenbahn alle aus dem internationalen Transporte sich ergebenden Beziehungen abzubrechen. Die bereits in der Ausführung begriffenen Transporte sind jedoch auch in diesem Falle vollständig auszuführen.

Art. 59.

Tous les trois ans au moins une conférence de délégués des Etats participant à la Convention sera réunie, afin d'apporter aux dispositions de la présente Convention les améliorations ou modifications jugées nécessaires.

Toutefois, des conférences pourront avoir lieu avant cette époque, sur la demande du quart au moins des Etats intéressés.

Wenigstens alle drei Jahre wird eine aus Delegirten der vertragschließenden Staaten bestehende Conferenz zusammentreten, um zu dem gegenwärtigen Uebereinkommen die für nothwendig erachteten Abänderungen und Verbesserungen in Vorschlag zu bringen.

Auf Begehren von wenigstens einem Viertel der betheiligten Staaten kann jedoch der Zusammentritt von Conferenzen auch in einem früheren Zeitpunkte erfolgen.

Art. 60.

La présente Convention engagera chaque Etat signataire pour la durée de trois ans, à partir du jour où elle entrera en vigueur. Chaque Etat qui voudra se retirer à l'expiration de ce délai devra prévenir les autres Etats une année d'avance. A défaut de notification, l'engagement sera censé prorogé pour une nouvelle période de trois ans.

La présente Convention sera soumise à la ratification des Etats contractants aussitôt que faire se pourra et n'entrera en vigueur que trois mois après la date de l'échange des actes de ratification.

Das gegenwärtige Uebereinkommen ist für jeden betheiligten Staat auf drei Jahre von dem Tage, an welchem dasselbe in Wirksamkeit tritt, verbindlich. Jeder Staat, welcher nach Ablauf dieser Zeit von dem Uebereinkommen zurückzutreten beabsichtigt, ist verpflichtet, hievon die übrigen Staaten ein Jahr vorher in Kenntniß zu setzen. Wird von diesem Rechte kein Gebrauch gemacht, so ist das gegenwärtige Uebereinkommen als für weitere drei Jahre verlängert zu betrachten.

Das gegenwärtige Uebereinkommen wird von den vertragschließenden Staaten sobald als möglich ratificirt werden. Seine Wirksamkeit beginnt drei Monate nach erfolgtem Austausch der Ratificationsurkunden.

II.

Règlement

relatif

à l'institution d'un Office central.

Reglement

betreffend die

Errichtung eines Central-Amtes.

Art. I.

Le Conseil fédéral de la Confédération suisse est désigné pour organiser et surveiller l'Office central institué par l'article 57 de la Convention. Le siége de cet Office sera à Berne.

Il sera pourvu à cette organisation immédiatement après l'échange des ratifications et de manière à ce qu'il soit en état de fonctionner aussitôt après la mise en vigueur de la Convention.

Les frais de cet Office qui, jusqu'à nouvelle décision ne pourront pas dépasser la somme de 100,000 francs par année, seront supportés par chaque Etat dans la proportion du nombre de kilomètres des lignes de chemins de fer admises au service des transports internationaux.

Der Bundesrath der Schweizerischen Eidgenossenschaft wird beauftragt, das durch Art 57 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr errichtete Centralamt zu organisiren und seine Geschäftsführung zu überwachen. Der Sitz dieses Amtes soll in Bern sein.

Zu dieser Organisirung soll sofort nach dem Austausche der Ratificationsurkunden und in der Art geschritten werden, daß das Amt die ihm übertragenen Functionen zugleich mit dem Eintritte der Wirksamkeit des Uebereinkommens beginnen kann.

Die Kosten dieses Amtes, welche bis auf Weiteres den jährlichen Betrag von 100 000 Franken nicht übersteigen sollen, werden von jedem Staate im Verhältnisse zu der kilometrischen Länge der von demselben zur Ausführung internationaler Transporte als geeignet bezeichneten Eisenbahnstrecken getragen.

ART. II.

L'Office recevra tous les renseignements de nature à intéresser le service des transports internationaux qui lui seront communiqués par les Etats contractants et par les administrations de chemins de fer. Il pourra, à l'aide de ces documents, faire paraître une publication périodique dont un exemplaire sera adressé gratuitement à chaque Etat et à chacune des administrations intéressées. Les exemplaires qui seraient demandés en sus de ce service seront payés à un prix qui sera fixé par l'Office. Ce journal sera rédigé en allemand et en français.

La nomenclature des objets désignés aux alinéas 1 et 3 de l'article 2, ainsi que les modifications successives qui pourraient être introduites à cette nomenclature par des Etats contractants, seront, aussi promptement que possible, portées à la connaissance de l'Office central, qui transmettra l'ensemble de ces renseignements et modifications à tous les Etats contractants.

Quant aux objets visés par l'alinéa 2, l'Office central demandera à chacun des Etats contractants et communiquera aux autres Etats tous les renseignements nécessaires.

Dem Centralamte werden alle Mittheilungen, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, von den vertragschließenden Staaten, sowie von den Eisenbahnverwaltungen mitgetheilt werden. Dasselbe kann mit Benutzung dieser Mittheilungen eine Zeitschrift herausgeben, von welcher je ein Exemplar jedem Staate und jeder betheiligten Verwaltung unentgeltlich zu übermitteln ist Weitere Exemplare dieser Zeitschrift sind zu einem von dem Centralamte festzusetzenden Preise zu bezahlen. Diese Zeitschrift soll in Deutscher und Französischer Sprache erscheinen.

Das Verzeichniß der einzelnen im Art. 2 des Uebereinkommens unter Ziffer 1 und 3 bezeichneten Gegenstände, sowie allfällige Abänderungen dieses Verzeichnisses, welche später von einzelnen der vertragschließenden Staaten vorgenommen werden, sind mit thunlichster Beschleunigung dem Centralamte zur Kenntniß zu bringen, welches dieselben sofort allen vertragschließenden Staaten mittheilen wird.

Was die im Art. 2 des Uebereinkommens unter Ziffer 2 bezeichneten Gegenstände betrifft, so wird das Centralamt von jedem der vertragschließenden Staaten die erforderlichen Angaben begehren und den anderen Staaten mittheilen.

ART. III.

Sur la demande de toute administration de chemins de fer, l'Office servira d'intermédiaire pour le règlement des comptes résultant des transports internationaux.

Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés pourront lui être adressés pour en faciliter le recouvrement A cet effet, l'Office mettra immédiatement le chemin de fer débiteur en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

Si l'Office estime que les motifs de refus allégués ont une apparence suffisante de fondement, il renverra les parties à se pourvoir devant le juge compétent.

Au cas contraire, et aussi dans le cas où la contestation ne porterait que sur partie de la créance, le directeur de l'Office, après avoir pris l'avis de deux conseils, qui seront désignés à cet effet par le Conseil fédéral, pourra déclarer que le chemin de fer débiteur sera tenu de verser entre les mains de l'Office tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée devra rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent.

Dans le cas où un chemin de fer n'aurait pas obéi dans la quinzaine aux injonctions de l'Office, il lui sera adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

Dix jours après cette nouvelle mise en demeure restée infructueuse, le directeur adressera d'office, à l'Etat duquel dépend le chemin de fer, un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre, et à examiner s'il doit maintenir le chemin de fer débiteur sur la liste par lui présentée.

Dans le cas où la communication de l'Office à l'Etat duquel dépend le chemin de fer intéressé, serait restée sans réponse dans le délai de six semaines, de même que dans le cas où cet Etat déclarerait que malgré le non-paiement il ne croit pas devoir faire rayer le chemin de fer sur la liste, cet Etat sera réputé accepter de plein droit la garantie de la solvabilité du chemin de fer débiteur, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

Auf Verlangen jeder Eisenbahnverwaltung wird das Centralamt bei Regulirung der aus dem internationalen Transporte herrührenden Forderungen als Vermittler dienen.

Die aus dem internationalen Transporte herrührenden unbezahlt gebliebenen Forderungen können dem Centralamte zur Kenntniß gebracht werden um die Einziehung derselben zu erleichtern. Zu diesem Zwecke wird das Amt ungesäumt an die schuldnerische Bahn die Aufforderung richten, die Forderung zu reguliren, oder die Gründe der Zahlungsverweigerung anzugeben.

Ist das Amt der Ansicht, daß die Weigerung hinreichend begründet ist, so hat es die Parteien vor den zuständigen Richter zu verweisen.

Im entgegengesetzten, sowie in dem Falle, wenn nur ein Theil der Forderung bestritten wird, hat der Leiter des Amtes, nachdem er das Gutachten zweier von dem Bundesrathe zu diesem Zwecke zu bezeichnenden Sachverständigen eingeholt hat, sich darüber auszusprechen, ob die schuldnerische Eisenbahn die ganze oder einen Theil der Forderung zu Handen des Amtes niederzulegen habe. Der auf diese Weise niedergelegte Betrag bleibt bis nach Entscheidung der Sache durch den zuständigen Richter in den Händen des Amtes.

Wenn eine Eisenbahn innerhalb vierzehn Tagen der Aufforderung des Amtes nicht nachkommt, so ist an dieselbe eine neue Aufforderung unter Androhung der Folgen einer ferneren Verweigerung der Zahlung zu richten.

Wird auch dieser zweiten Aufforderung binnen zehn Tagen nicht entsprochen, so hat der Leiter von Amtswegen an den Staat, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, eine motivirte Mittheilung und zugleich das Ersuchen zu richten, die geeigneten Maßregeln in Erwägung zu ziehen und namentlich zu prüfen, ob die schuldnerische Eisenbahn noch ferner in dem von ihm mitgetheilten Verzeichnisse zu belassen sei.

Bleibt die Mittheilung des Amtes an den Staat, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, innerhalb einer sechswöchentlichen Frist unbeantwortet, oder erklärt der Staat, daß er, ungeachtet der nicht erfolgten Zahlung, die Eisenbahn nicht aus der Liste streichen zu lassen beabsichtigt, so wird angenommen, daß der betreffende Staat für die Zahlungsfähigkeit der schuldnerischen Eisenbahn, soweit es sich um aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen handelt, ohne weitere Erklärung die Garantie übernehme.

III.

Dispositions règlementaires

pour

l'exécution de la Convention

concernant les

transports internationaux de marchandises par chemins de fer.

Ausführungs-Bestimmungen

zum Uebereinkommen

über den

internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr.

---

§ 1.

(Art. 3 de la Convention.)

Sont exclus du transport:

1° Or et argent en lingots, platine, valeur monnayée ou en papier, papiers importants, pierres précieuses, perles fines, bijoux et autres objets précieux.
2° Objets d'art tels que tableaux, bronzes d'art, antiquités.
3° Transports funèbres.
4° La poudre à tirer, la poudre coton, les armes chargées, l'argent fulminant, le fulminate de mercure l'or fulminant, les pièces d'artifice, le papier, fulminant, la nitro-glycérine, les picrates, cokes de natron, la dynamite et tous les articles sujets à l'inflammation spontanée ou à l'explosion, les produits répugnants ou de mauvaise odeur, en tant que les produits désignés dans le présent alinéa ne sont pas énoncés expressément parmi les objets admis au transport sous certaines conditions.

Les objets désignés dans l'annexe 1 ne sont admis au transport que s'ils se trouvent dans les conditions énumérées par cette annexe. Ils doivent en outre être accompagnés de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Néanmoins deux ou plusieurs Etats contractants pourront, par des con-

ventions spéciales, adopter des dispositions moins rigoureuses au sujet de certains objets exclus du transport international, ou admis conditionnellement à ce transport.

(Zu Art. 3 des Uebereinkommens.)

Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

1. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, ächte Perlen, Preciosen und andere Kostbarkeiten.
2. Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguß, Antiquitäten.
3. Leichen.
4. Schießpulver, Schießbaumwolle, geladene Gewehre, Knallsilber, Knallquecksilber Knallgold, Feuerwerkskörper, Pyropapier, Nitro-Glycerin, pikrinsaure Salze, Natronkokes, Dynamit, sowie alle anderen der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, ferner die ekelerregenden oder übel riechenden Erzeugnisse, insofern die in dieser Nummer aufgeführten Gegenstände nicht unter den bedingungsweise zugelassenen ausdrücklich aufgezählt sind.

Die in Anlage 1 verzeichneten Gegenstände werden nur unter den daselbst aufgeführten Bedingungen zur Beförderung zugelassen Denselben sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

Es können jedoch zwei oder mehrere Vertragsstaaten in ihrem gegenseitigen Verkehr für Gegenstände, welche vom internationalen Transporte ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen sind, leichtere Bedingungen vereinbaren.

§ 2.

(Art. 6 de la Convention.)

Sont obligatoires pour les lettres de voiture internationales les formulaires prescrits par l'annexe 2. Ces formulaires doivent être imprimés sur papier blanc pour la petite vitesse, et sur papier rose foncé pour la grande vitesse; ils sont certifiés conformes aux prescriptions de la présente Convention par l'apposition du timbre d'un chemin de fer ou d'un groupe de chemins de fer du pays expéditeur.

La lettre de voiture devra être rédigée, tant pour la partie imprimée que pour la partie écrite à la main, dans l'une des deux langues allemande ou française.

Si la langue officielle du pays de la station expéditrice n'est ni l'allemand ni le français, la lettre de voiture pourra être rédigée dans la langue officielle de ce pays, à charge de contenir une traduction exacte en allemand ou en français.

Les parties du formulaire encadrées de lignes grasses doivent être remplies par les chemins de fer, les autres par l'expéditeur.

Plusieurs objets ne pourront être inscrits dans la même lettre de voiture que, lorsque leur nature permettra de les charger sans inconvénients avec d'autres marchandises, et que rien ne s'y oppose en ce qui concerne les prescriptions fiscales ou de police.

Les marchandises dont le chargement et le déchargement, selon les règlements en vigueur, sont effectués par l'expéditeur et le destinataire, doivent

être accompagnées de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Le bureau expéditeur pourra exiger qu'il soit dressé une lettre de voiture spéciale pour chaque wagon complet.

(Zu Art. 6 des Uebereinkommens.)

Zur Ausstellung des internationalen Frachtbriefes sind Formulare nach Maßgabe der Anlage 2 zu verwenden. Dieselben müssen für gewöhnliche Fracht auf weißes, für Eilfracht auf dunkelrosa Papier gedruckt sein und zur Beurkundung ihrer Uebereinstimmung mit den desfallsigen Vorschriften den Kontrolstempel einer Bahn oder eines Bahncomplexes des Versandtlandes tragen.

Der Frachtbrief — und zwar sowohl der Vordruck als die geschriebene Ausfüllung — soll entweder in Deutscher oder in Französischer Sprache ausgestellt werden.

Im Falle, daß die amtliche Geschäftssprache des Landes der Versandtstation eine andere ist, kann der Frachtbrief in dieser amtlichen Geschäftssprache ausgestellt werden, muß aber alsdann eine genaue Uebersetzung der geschriebenen Worte in Deutscher oder Französischer Sprache enthalten.

Die stark umrahmten Theile des Formulars sind durch die Eisenbahnen, die übrigen durch den Absender auszufüllen.

Mehrere Gegenstände dürfen nur dann in einen und denselben Frachtbrief aufgenommen werden, wenn das Zusammenladen derselben nach ihrer Beschaffenheit ohne Nachtheil erfolgen kann und Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften nicht entgegenstehen.

Den nach den Bestimmungen der geltenden Reglemente vom Absender, beziehungsweise Empfänger auf- und abzuladenden Gütern sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

Auch kann die Versandtstation verlangen, daß für jeden Wagen ein besonderer Frachtbrief beigegeben wird.

§ 3.

(Art. 7 de la Convention.)

L'expéditeur qui aura remis au transport des marchandises désignées au § 1, alinéa 4, et dans l'annexe 1, numéros I à XXXIV, avec une déclaration inexacte ou incomplète, ou qui aura négligé de se conformer au prescriptions de sûreté indiquées dans l'annexe 1, numéros I à XXXV, sera passible d'une surtaxe de 15 francs par kilogramme du poids brut.

Dans tous les autres cas, la surtaxe prévue par l'article 7 de la Convention pour déclaration inexacte du contenu d'une expédition, sera le double du prix de transport depuis le point de départ jusqu'au lieu de destination.

Si la surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur dépasse de plus de 5% la capacité de chargement du wagon, l'amende totale sera de 10 fois la différence du prix de transport.

(Zu Art. 7 des Uebereinkommens.)

Wenn die im § 1, Absatz 4 und in der Anlage 1 Nr. I—XXXIV aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Declaration zur Beförderung aufge-

geben oder die in Anlage 1 zu Nr. I—XXXV gegebenen Sicherheitsvorschriften bei der Aufgabe außer Acht gelassen werden, beträgt der Taxzuschlag 15 Franken für jedes Brutto-Kilogramm.

In allen anderen Fällen beträgt der in Art. 7 des Vertrages vorgesehene Taxzuschlag für unrichtige Angabe des Inhalts einer Sendung das Doppelte der vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte zu zahlenden Fracht.

Falls die Ueberlastung eines vom Absender beladenen Wagens seine Tragfähigkeit um mehr als 5 % übersteigt, so beträgt die Gesammtgeldbuße das Zehnfache der Frachtdifferenz.

§ 4.

(Art. 9 de la Convention.)

Pour la déclaration prévue dans l'art. 9 on se servira du formulaire ci-annexé (annexe 3).

(Zu Art. 9 des Uebereinkommens.)

Für die im Art 9 des Uebereinkommens vorgesehene Erklärung ist das Formular Anlage 3 zu gebrauchen.

§ 5.

(Art. 13 de la Convention.)

Le maximum des remboursements est de 2000 francs par lettre de voiture.

(Zu Art. 13 des Uebereinkommens.)

Der Höchstbetrag der Nachnahme wird auf 2000 Franken für jeden Frachtbrief festgesetzt.

§ 6.

(Art. 14 de la Convention.)

Les délais de livraison ne pourront pas dépasser les délais maxima suivants:

a. Pour la grande vitesse:
 1° Délai d'expédition . . . . 1 jour.
 2° Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres 1 jour.

b. Pour la petite vitesse:
 1° Délai d'expédition . . . . 2 jours.
 2° Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres 2 jours.

Lorsque les marchandises passent d'un réseau à un réseau voisin, les délais de transport sont calculés sur la distance totale entre le point de départ et le lieu de destination, tandis que les délais d'expédition n'entrent en compte qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux différents parcourus.

Les lois et règlements des Etats contractants déterminent dans quelle mesure les administrations de chemins de fer soumises à leur autorité ont la faculté de fixer des délais supplémentaires dans les cas suivants:

1° Les jours de foire.
2° Les époques de trafic extraordinaire.
3° Lorsque la marchandise doit traverser un cours d'eau, dont les deux rives ne sont pas reliées par un pont, ou parcourir une ligne de ceinture reliant entre elles les lignes appelées à concourir au transport.

4° Pour les lignes secondaires ainsi que pour celles dont les rails n'ont pas l'écartement normal.

Lorsqu'un chemin de fer sera dans l'obligation d'user de l'un des délais supplémentaires facultativement autorisés par les Etats dans les quatre cas ci-dessus, il devra, en apposant sur la lettre de voiture le timbre de la date de transmission au chemin de fer suivant, y inscrire la cause et la durée de l'augmentation du délai dont il aura profité.

Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture. Le délai est observé, lorsque, avant qu'il ne soit expiré, la marchandise est remise, ou l'arrivée en est notifiée au destinataire ou à la personne autorisée à la recevoir en conformité des règlements du chemin de fer chargé de la livraison

Ces mêmes règlements déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis sera constatée.

Les délais de livraison cessent de courir pendant la durée des formalités fiscales ou de police, ainsi que pendant toute interruption du trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport par voie ferrée, et ne résultant pas d'une faute imputable au chemin de fer.

Lorsque le jour qui suit celui de la remise en gare de départ est un dimanche, le délai commence à courir 24 heures plus tard.

De même, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche, le délai n'expire que le jour qui suit immédiatement.

Ces deux exceptions ne sont pas applicables aux marchandises à grande vitesse.

Dans le cas où l'un des Etats aurait introduit dans sa législation ou inséré dans les règlements homologués des chemins de fer une clause concernant l'interruption du transport des marchandises pendant le dimanche et certains jours fériés, les délais de transport seraient augmentés à proportion.

(Zu Art. 14 des Uebereinkommens.)

Die Lieferfristen dürfen die nachstehenden Maximalfristen nicht überschreiten:

a. für Eilgüter:
   1. Expeditionsfrist . . . . 1 Tag;
   2. Transportfrist für je auch nur angefangene 250 Kilometer . 1 Tag;
b. für Frachtgüter:
   1. Expeditionsfrist . . . . 2 Tage;
   2. Transportfrist für je auch nur angefangene 250 Kilometer . 2 Tage.

Wenn der Transport aus dem Bereiche einer Eisenbahnverwaltung in den Bereich einer anderen anschließenden Verwaltung übergeht, so berechnen sich die Transportfristen aus der Gesammtentfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation, während die Expeditionsfristen ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen.

Die Gesetze und Reglemente der vertragschließenden Staaten bestimmen, inwiefern den unter ihrer Aufsicht stehenden Bahnen gestattet ist, Zuschlagsfristen für folgende Fälle festzusetzen:

1. Für Messen.
2. Für außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse.

3. Wenn das Gut einen nicht überbrückten Flußübergang oder eine Verbindungsbahn zu passiren hat, welche zwei am Transport theilnehmende Bahnen verbindet.
4. Für Bahnen von untergeordneter Bedeutung, sowie für den Uebergang auf Bahnen mit anderer Spurweite.

Wenn eine Eisenbahn in die Nothwendigkeit versetzt ist, von den in diesem Paragraph, Ziffer 1 bis 4, für die einzelnen Staaten als fakultativ zulässig bezeichneten Zuschlagsfristen Gebrauch zu machen, so soll sie auf dem Frachtbriefe den Tag der Uebergabe an die nachfolgende Bahn mittelst Abstempelung vormerken und die Ursache und Dauer der Lieferfrist-Ueberschreitung, welche sie in Anspruch genommen hat, auf demselben angeben.

Die Lieferfrist beginnt mit der auf die Annahme des Gutes nebst Frachtbrief folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung gültig geschehen kann, nach den für die abliefernde Bahn geltenden Bestimmungen zugestellt, beziehungsweise avisirt ist.

Dieselben Bestimmungen sind maßgebend für die Art und Weise, wie die Uebergabe des Avisbriefes zu constatiren ist.

Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung, sowie für die Dauer einer ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Betriebsstörung, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports zeitweilig verhindert wird.

Ist der auf die Auflieferung der Waare zum Transport folgende Tag ein Sonntag, so beginnt die Lieferfrist 24 Stunden später.

Falls der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonntag ist, so läuft die Lieferfrist erst an dem darauffolgenden Tage ab.

Diese zwei Ausnahmen sind auf Eilgut nicht anwendbar.

Falls ein Staat in die Gesetze oder in die genehmigten Eisenbahnreglemente eine Bestimmung in Betreff der Unterbrechung des Waarentransportes an Sonn- und gewissen Feiertagen aufnimmt, so werden die Transportfristen im Verhältniß verlängert.

§ 7.

(Art. 15 de la Convention.)

Pour la déclaration prévue dans l'article 15, alinéa 6, l'expéditeur devra se servir du formulaire prescrit par l'annexe 4.

(Zu Art. 15 des Uebereinkommens.)

Zu der im Artikel 15 Absatz 6 vorgesehenen Erklärung ist das Formular in Anlage 4 zu verwenden.

§ 8.

(Art. 32 de la Convention.)

Une tolérance de 2% du poids est accordée pour déchet de route sur le poids des marchandises liquides ou remises à l'état humide, est sur le poids des marchandises sèches désignées ci-après:

bois de teinture râpés et moulus,
écorces,
racines,
bois de réglisse,
tabac haché,
graisses,
savons et huiles fermes,
fruits frais,
feuilles de tabac fraîches,
laine,
peaux,
fourrures,
cuirs,
fruits séchés ou cuits,
tendons d'animaux,
cornes et onglons,
os (entiers et moulus),
poissons séchés,
houblon,
mastic frais.

Pour toutes les autres marchandises sèches de l'espèce désignée à l'art. 32 de la Convention cette tolérance est réduite à 1%.

(Zu Art. 32 des Uebereinkommens.)

Der Normalsatz für regelmäßigen Gewichtsverlust beträgt 2 Procent bei flüssigen und feuchten, sowie bei nachstehenden trockenen Gütern:
geraspelte und gemahlene Farbehölzer,
Rinden,
Wurzeln,
Süßholz,
geschnittener Tabak,
Fettwaaren,
Seifen und harte Oele,
frische Früchte,
frische Tabaksblätter,
Schafwolle,
Häute,
Felle,
Leder,
getrocknetes und gebackenes Obst,
Thierflechsen,
Hörner und Klauen,
Knochen (ganz und gemahlen),
getrocknete Fische,
Hopfen,
frische Kitte.

Bei allen übrigen trockenen Gütern der in Art. 32 des Uebereinkommens bezeichneten Art beträgt der Normalsatz 1 Procent.

§ 9.

(Art. 38 de la Convention.)

La valeur représentant l'intérêt à la livraison devra être inscrite en toutes lettres, à la place réservée à cet effet sur la lettre de voiture.

Dans ce cas il est permis de percevoir une taxe supplémentaire qui ne pourra pas dépasser, par fraction indivisible de 200 kilomètres, cinq pour mille de la somme déclarée.

La taxe minimum est de cinquante centimes.

(Zu Art. 38 des Uebereinkommens.)

Die Summe, zu welcher das Interesse an der Lieferung declarirt wird, muß im Frachtbrief an der dafür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben eingetragen werden.

Der Frachtzuschlag für die Declaration des Interesses an der Lieferung darf fünf pro Mille der declarirten Summe für je angefangene 200 Kilometer nicht übersteigen.

Der geringste zur Erhebung kommende Frachtzuschlag beträgt 50 Ct.

§ 10.

(Art. 48 de la Convention.)

A défaut de conventions spéciales, les délais de livraison déterminés par l'art. 14 de la Convention et le § 6 des présentes dispositions règlementaires, seront partagés entre les différents chemins qui auront pris part au transport de la manière suivante:

1. Entre deux chemins de fer voisins:
   a. Le délai d'expédition, en deux parties égales.
   b. Le délai de transport, en raison des distances d'application parcourues sur chacun des deux chemins de fer.
2. Entre trois chemins de fer ou plus:
   a. Le premier et le dernier reçoivent d'abord chacun 12 heures du délai d'expédition pour la petite vitesse, et 6 heures pour la grande vitesse.
   b. Le reste du délai d'expédition et un tiers du délai de transport sont partagés par parts égales entre les chemins de fer parcourus.
   c. Les deux autres tiers du délai de transport sont partagés en raison des distances d'application parcourues sur chacun de ces chemins de fer.

Les délais supplémentaires, auxquels un chemin de fer aurait droit, en vertu des dispositions spéciales de son règlement d'exploitation, seront attribués à ce chemin de fer.

L'intervalle entre le moment où la marchandise est remise au premier chemin de fer, et celui auquel le délai commence à courir, reste exclusivement à la disposition de ce chemin de fer.

Le partage dont il est question ci-dessus n'est pas pris en considération, si le délai de livraison total est observé.

(Zu Art. 48 des Uebereinkommens.)

Die nach Art. 14 des Uebereinkommens und § 6 dieser Ausführungsbestimmungen im einzelnen Falle für einen internationalen Transport sich berechnende Lieferfrist vertheilt sich auf die am Transporte theilnehmenden Bahnen, in Ermangelung einer anderweitigen Verständigung, in folgender Weise:

1. Im Nachbarverkehre zweier Bahnen:
   a. die Expeditionsfrist zu gleichen Theilen;
   b. die Transportfrist pro rata der Streckenlänge (Tariflänge), mit der jede Bahn am Transporte betheiligt ist.
2. Im Verkehr dreier oder mehrerer Bahnen:
   a. die erste und letzte Bahn erhalten ein Präcipuum von je 12 Stunden bei Frachtgut und 6 Stunden bei Eilgut aus der Expeditionsfrist;
   b. der Rest der Expeditionsfrist und ein Drittel der Transportfrist werden zu gleichen Theilen unter allen betheiligten Bahnen vertheilt;
   c. die übrigen zwei Drittel der Transportfrist pro rata der Streckenlänge (Tariflänge), mit der jede Bahn am Transporte betheiligt ist.

Etwaige Zuschlagsfristen kommen derjenigen Bahn zu gute, nach deren Localtarifbestimmungen sie im gegebenen Falle zulässig sind.

Die Zeit von der Auflieferung des Gutes bis zum Beginn der Lieferfrist kommt lediglich der Versandtbahn zu gute.

Wird die Lieferfrist im Ganzen eingehalten, so kommt vorstehende Vertheilung nicht in Betracht.

§ 11.

Dans ceux des Etats contractants où le franc n'est pas employé comme unité monétaire, les sommes indiquées en francs dans les présentes dispositions règlementaires seront exprimées d'après l'unité monétaire de ces Etats.

Die in den vorhergehenden Ausführungs-Bestimmungen in Franken ausgedrückten Summen sind in den vertragschließenden Staaten, in welchen die Frankenwährung nicht besteht, durch in der Landeswährung ausgedrückte Beträge zu ersetzen.

Annexe 1.
Anlage 1.

Prescriptions

relatives

aux objets admis aux transports sous certaines conditions.

Vorschriften

über

bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände.

I.

Les pétards pour signaux d'arrêt sur les chemins de fer doivent être solidement emballés dans des rognures de papier, de la sciure de bois ou du plâtre, ou enfin de toute autre manière, de façon à être assez espacés et assez solidement fixés, pour que les boîtes en ferblanc ne puissent pas se toucher l'une l'autre, ni un autre corps étranger. Les caisses dans lesquelles l'emballage est fait, doivent être en fortes planches, épaisses de 22 millimètres au moins, assemblées avec rainures, et tenues, par des vis en bois; ces caisses seront placées dans une seconde caisse aussi solide que la première; la caisse extérieure n'aura pas un volume de plus de 0,06 mètre cube.

Les pétards ne seront admis au transport, que lorsque les lettres de voiture seront revêtues d'un certificat de l'autorité constatant qu'ils sont emballés suivant les prescriptions.

Petarden für Knall-Haltesignale auf den Eisenbahnen müssen fest in Papierschnitzel, Sägemehl oder Gyps verpackt oder auf andere Weise so fest und getrennt gelegt sein, daß die Blechkapseln sich weder selbst untereinander, noch einen anderen Körper berühren können Die Kisten, in denen die Verpackung geschieht, müssen von mindestens 26 Millimeter starken gespundeten Brettern angefertigt, durch Holzschrauben zusammengehalten, vollständig dicht gemacht und mit einer zweiten dichten Kiste umgeben sein, dabei darf die äußere Kiste keinen größeren Raum als 0,06 Kubikmeter haben.

Die Annahme zur Beförderung erfolgt nur dann, wenn die Frachtbriefe mit einer amtlichen Bescheinigung über die vorschriftmäßig ausgeführte Verpackung versehen sind.

II.

Les capsules pour armes à feu et projectiles, les pastilles fulminantes, les amorces non explosives et les gargousses doivent être emballées avec soin dans des caisses ou des tonneaux solides; sur chaque colis doit se trouver une étiquette portant, suivant son contenu, la désignation de »capsules« ou »pastilles fulminantes«, etc.

Zündhütchen für Schußwaffen und Geschosse, Zündspiegel, nicht sprengkräftige Zündungen und Patronenhülsen mit Zündvorrichtungen müssen sorgfältig in feste Kisten oder Fässer verpackt und jedes Kollo muß mit einem besonderen, je nach dem Inhalte die Bezeichnung „Zündhütchen" oder „Zündspiegel" rc: tragenden Zettel beklebt sein.

III.

Les allumettes chimiques et autres allumettes à friction (telles que allumettes-bougies, allumettes d'amadou) seront emballées avec soin dans des récipients de forte tôle ou de bois très-solide, de 1,2 mètre cube au plus, de manière qu'il ne reste aucun vide dans les récipients; les récipients en bois porteront distinctement à l'extérieur la marque de leur contenu.

Streichhölzer und andere Reib- und Streichzünder (als Zündlichtchen, Zündschwämme rc.) müssen in Behältnisse aus starkem Eisenblech oder aus festgefügtem Holz von nicht über 1,2 Kubikmeter Größe sorgfältig und dergestalt fest verpackt sein, daß der Raum der Behältnisse völlig ausgefüllt ist. Die hölzernen Behältnisse sind äußerlich deutlich mit dem Inhalte zu bezeichnen.

IV.

Les mèches de sûreté, c'est-à-dire les mèches qui consistent en un boyau mince et serré, dans lequel est contenue une quantité relativement faible de poudre à tirer, sont soumises aux prescriptions données sous le N° III.

Sicherheitszünder, d. h. solche Zündschnüre, welche aus einem dünnen, dichten Schlauche bestehen, in dessen Innerem eine verhältnißmäßig geringe Menge Schießpulver enthalten ist, unterliegen den unter Nr. III gegebenen Vorschriften.

V.

Les boîtes extincteurs Bucher dans les douilles en ferblanc ne sont admises au transport que dans des caisses contenant 10 kilogrammes au plus, revêtues à l'intérieur de papier collé contre les parois et renfermées elles-mêmes dans des caisses plus grandes revêtues également de papier collé.

Bucher'sche Feuerlöschdosen in blechernen Hülsen werden nur in höchstens 10 Kilogramm enthaltenden Kistchen, welche inwendig mit Papier verklebt und außerdem in gleichfalls ausgeklebten größeren Kisten eingeschlossen sind, zum Transporte zugelassen.

VI.

Le phosphore (blanc ou jaune) doit être entouré d'eau dans des boites en ferblanc soudées, contenant 30 kilogrammes au plus et solidement emballées dans de fortes caisses. En outre, il faut que les caisses soient munies de deux poignées solides, qu'elles ne pèsent pas plus de 100 kilogrammes et qu'elles portent à l'extérieur l'indication de »phosphore jaune (blanc) ordinaire« et celle de »haut«.

Le phosphore amorphe (rouge) doit être emballé dans des boites en ferblanc bien soudées et placées avec de la sciure de bois dans de fortes caisses. Ces caisses ne pèseront pas plus de 90 kilogrammes et elles porteront à l'extérieur l'indication »phosphore rouge«.

Gewöhnlicher (weißer oder gelber) Phosphor muß mit Wasser umgeben, in Blechbüchsen, welche höchstens 30 Kilogramm fassen und verlöthet sind, in starke Kisten fest verpackt sein. Die Kisten müssen außerdem zwei starke Handhaben besitzen, dürfen nicht mehr als 100 Kilogramm wiegen und müssen äußerlich als „gewöhnlichen gelben (weißen) Phosphor enthaltend" und mit „Oben" bezeichnet sein.

Amorpher (rother) Phosphor ist in gut verlöthete Blechbüchsen, welche in starke Kisten mit Sägespähnen eingesetzt sind, zu verpacken. Diese Kisten dürfen nicht mehr als 90 Kilogramm wiegen und müssen äußerlich als „rothen Phosphor enthaltend" bezeichnet sein.

VII.

Le sulfure de sodium brut, non cristallisé, n'est admis à l'expédition qu'emballé dans des boites en ferblanc hermétiquement closes; le sulfure de sodium raffiné, cristallisé, n'est admis qu'emballé en tonneaux ou autres récipients impénétrables à l'eau.

La matière ayant servi à nettoyer le gaz d'éclairage et contenant du fer ou du manganèse n'est expédiée que dans des wagons en tôle, à moins que cet article ne soit emballé dans d'épaisses caisses de tôle. Si lesdits wagons ne sont pas munis de couvercles en tôle, fermant bien, la cargaison devra être parfaitement couverte avec des bâches préparées de telle manière qu'elles ne soient pas inflammables par le contact direct de la flamme. Le chargement et le déchargement se feront par l'expéditeur et le destinataire; c'est à l'expéditeur que, à la demande de l'Administration du chemin de fer, incombe également le soin de fournir les bâches.

Rohes, unkrystallisirtes Schwefelnatrium wird nur in dichten Blechbehältern, raffinirtes, krystallisirtes Schwefelnatrium nur in wasserdichte Fässer oder andere wasserdichte Behälter verpackt zur Beförderung übernommen.

Gebrauchte eisen- oder manganhaltige Gasreinigungsmasse wird — sofern sie nicht in dichte Blechbehälter verpackt zur Aufgabe gelangt — nur in eisernen Wagen zur Beförderung übernommen. Falls diese Wagen nicht mit festschließenden eisernen Deckeln versehen sind, ist die Ladung mit Wagendecken, welche so präparirt sind, daß sie durch directe Berührung mit Flammen nicht entzündet werden, vollständig einzudecken. Der Versender und der Empfänger hat das Auf- beziehungsweise Abladen selbst zu besorgen. Auch hat der Versender auf Verlangen der Bahnverwaltung die Wagendecken selbst zu beschaffen.

VIII.

La celloïdine, produit de l'évaporation imparfaite de l'alcool contenu dans le collodium, ayant l'apparence de savon et consistant essentiellement en laine à collodium, n'est pas admise au transport à moins que les lames isolées de celloïdine ne soient emballées de façon à empêcher complètement toute dessication.

Celloïdin, ein durch unvollständiges Verdunsten des im Collodium enthaltenen Alkohols hergestelltes, seifenartig aussehendes, im Wesentlichen aus Collodiumwolle bestehendes Präparat, wird nur zur Beförderung angenommen, wenn die einzelnen Celloïdinplatten so verpackt sind, daß das Vertrocknen derselben vollständig verhindert wird.

IX.

L'éther sulfurique, ainsi que les liquides qui contiennent de l'éther sulfurique en grandes quantités (les gouttes d'Hoffmann et le collodion) ne peuvent être expédiés que dans des récipients en métal ou en verre hermétiquement clos, et dont l'emballage aura la conformité suivante:

1° Quand plusieurs vases contenant de ces préparations sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de sable fossile ou autres substances meubles.

2° Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangés avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogrammes.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

Schwefeläther, sowie Flüssigkeiten, welche Schwefeläther in größeren Quantitäten enthalten (Hoffmannstropfen und Collodium), dürfen nur in vollkommen dicht verschlossenen Gefäßen aus Metall oder Glas versendet werden, deren Verpackung nachstehende Beschaffenheit haben muß:

1. Werden mehrere Gefäße mit diesen Präparaten in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein;

2. bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gutbefestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf, oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 60 Kilogramm nicht übersteigen.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

X.

Le sulfure de carbone est transporté exclusivement dans des wagons découverts et sans bâches, et seulement das les conditions suivantes:

soit

1° en vases étanches de forte tôle bien rivée, ne contenant pas plus de 500 kilogrammes,

ou

2° en vases de ferblanc de 75 kilogrammes brut au plus, renforcés, à la partie supérieure et à la partie inférieure, avec des cercles de fer. Ces vases seront, soit renfermés dans des paniers ou cuveaux, soit emballés dans des caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, sable fossile ou autres substances meubles,

ou

3° en vases de verre renfermés dans de fortes caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, sable fossile ou autres substances meubles.

Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol) wird ausschließlich auf offenen Wagen ohne Decken befördert und nur

entweder

1. in dichten Gefäßen aus starkem, gehörig vernietetem Eisenblech bis zu 500 Kilogramm Inhalt,

oder

2. in Blechgefäßen von höchstens 75 Kilogramm brutto, welche oben und unten durch eiserne Bänder verstärkt sind. Derartige Gefäße müssen entweder von geflochtenen Körben oder Kübeln umschlossen oder in Kisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen verpackt sein,

oder

3. in Glasgefäßen, die in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen eingefüttert sind.

XI.

L'esprit de bois à l'état brut ou rectifié et l'acétone — à moins qu'ils ne soient en voitures spécialement construites à cet effet (wagons-citernes) ou en tonneaux — ne sont admis au transport que dans des vases de métal ou de verre. Ces vases doivent être emballés de la manière indiquée au N° IX pour l'éther sulfurique.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

Holzgeist in rohem und rectificirtem Zustande und Aceton werden — sofern sie nicht in besonders dazu construirten Wagen (Bassinwagen) oder in Fässern zur Aufgabe gelangen — nur in Metall- oder Glasgefäßen zur Beförderung zugelassen. Diese Gefäße müssen in der unter Nr. IX für Schwefeläther ꝛc. vorgeschriebenen Weise verpackt sein.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XII.

La chaux vive n'est transportée que dans des wagons découverts.

Grünkalk wird nur auf offenen Wagen befördert.

XIII.

Le chlorate de potasse et les autres chlorates doivent être emballés soigneusement dans des caisses ou tonneaux hermétiquement clos, revêtus de papier collé contre les parois.

Chlorsaures Kali und andere chlorsaure Salze müssen sorgfältig in dichte, mit Papier ausgeklebte Fässer oder Kisten verpackt sein.

XIV.

L'acide picrique n'est expédié que sur l'attestation d'un chimiste connu de l'administration du chemin de fer, apposée sur la lettre de voiture, constatant que l'acide picrique peut être transporté sans danger.

Pikrinsäure wird nur gegen eine von einem der Bahn bekannten Chemiker auf dem Frachtbriefe auszustellende Bescheinigung über die Ungefährlichkeit der aufgegebenen Pikrinsäure befördert.

XV.

Les acides minéraux liquides de toute nature (particulièrement l'acide sulfurique, l'esprit de vitriol, l'acide muriatique, l'acide nitrique, l'eau forte) sont soumis aux prescriptions suivantes:

1° Quand ces produits sont expédiés en touries, bouteilles ou cruches, les récipients seront hermétiquement fermés, bien emballés et renfermés dans des caisses spéciales ou des bannettes munies d'anses solides pour en faciliter le maniement.

Quand ils sont expédiés dans des récipients de métal, de bois ou de caoutchouc, ces récipients doivent être hermétiquement joints et pourvus de bons fermoirs.

2° Les acides minéraux doivent, sous la réserve des dispositions du N° XXXV, toujours être chargés séparément et ne peuvent notamment pas être placés dans le même wagon avec d'autres produits chimiques.

3° Les prescriptions sous 1 et 2 s'appliquent aussi aux vases dans lesquels lesdits objets ont été transportés. Ces vases doivent toujours être déclarés comme tels.

Flüssige Mineralsäuren aller Art (insbesondere Schwefelsäure, Vitriolöl, Salzsäure, Salpetersäure, Scheidewasser) unterliegen nachstehenden Vorschriften:

1. Falls diese Producte in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt werden, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefäße oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein.

Falls dieselben in Metall-, Holz- oder Gummi-Behältern versendet werden, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.

2. Vorbehaltlich der Bestimmungen unter Nr. XXXV müssen Mineralsäuren stets getrennt verladen und dürfen namentlich mit anderen Chemikalien nicht in einen und denselben Wagen gebracht werden.
3. Die Vorschriften unter Ziffer 1 und 2 gelten auch für die Gefäße, in welchen die genannten Gegenstände transportirt worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklariren.

XVI.

La lessive caustique (lessive de soude caustique, lessive de soude, lessive de potasse caustique, lessive de potasse), le résidu d'huile (de raffinerie d'huile) et le brome sont soumis aux prescriptions spécifiées sous N° XV, 1 et 3 (à l'exception de la disposition du 2 citée au 3).

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

Aetzlauge (Aetznatronlauge, Sodalauge, Aetzkalilauge, Pottaschenlauge), ferner Oelsatz (Rückstände von der Oelraffinerie) und Brom unterliegen den Vorschriften unter Nr. XV, 1 und 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmung unter 2).

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XVII.

Sont applicables au transport d'acide nitrique rouge fumant les prescriptions donées sous le N° XV, en ce sens que les touries et bouteilles doivent être entourées dans les récipients d'un volume au moins égal à leur contenu de terre d'infusoires séchée ou d'autres substances terreuses sèches.

Auf den Transport von rother rauchender Salpetersäure finden die unter Nr. XV gegebenen Vorschriften mit der Maßgabe Anwendung, daß die Ballons und Flaschen in den Gefäßen mit einem mindestens ihrem Inhalte gleichkommenden Volumen getrockneter Infusorienerde oder anderer geeigneter trockenerdiger Substanzen umgeben sein müssen.

XVIII.

L'acide sulfurique anhydre (anhydrite, huile fixe) ne peut être transportée que

1° dans des boîtes de ferblanc, fortes, étamées et bien soudées,

ou

2° dans de fortes bouteilles de fer ou de cuivre dont l'ouverture est hermétiquement bouchée, mastiquée et revêtue d'une enveloppe d'argile.

Les boîtes et bouteilles doivent être entourées d'une substance inorganique fine, telle que poussière de scories, terre d'infusoires, cendre ou autres, et solidement emballées dans de fortes caisses de bois.

Pour le reste, les dispositions du N° XV, 2 et 3 sont applicables.

Wasserfreie Schwefelsäure (Anhydrit, sogenanntes festes Oleum) dürfen nur befördert werden:

entweder

1. in gut verlötheten, starken, verzinnten Eisenblechbüchsen,

oder

2. in starken Eisen- oder Kupferflaschen, deren Güsse luftdicht verschlossen, verkittet und überdies mit einer Hülle von Thon versehen sind

Die Büchsen und Flaschen müssen von einer fein zertheilten anorganischen Substanz wie Schlackenwolle, Infusorienerde, Asche oder dergleichen umgeben und in starke Holzkisten fest verpackt sein.

Im Uebrigen finden die Bestimmungen unter Nr. XV, 2 und 3, Anwendung.

XIX.

Pour les vernis, les couleurs préparées avec du vernis, les huiles éthérées et grasses, ainsi que pour toutes les espèces d'essences, à l'exception de l'éther sulfurique (voir N° IX) et de l'essence de pétrole (voir N° XXII), pour l'alcool absolu, l'esprit de vin (spiritus), l'esprit et les autres spiritueux non dénommés sous le N° XI, on appliquera en tant qu'ils sont transportés en touries, bouteilles ou cruches les prescriptions du N° XV, 1, alinéa 1.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

Für Firnisse und mit Firniß versetzte Farben, ferner ätherische und fette Oele, sowie für sämmtliche Aetherarten mit Ausnahme von Schwefeläther (vergleiche Nr. IX) und von Petroleumäther (vergleiche Nr. XXII), für absoluten Alkohol, Weingeist (Spiritus), Sprit und andere unter Nr. XI nicht genannte Spirituosen sind, sofern sie in Ballons, Flaschen oder Kruken zur Beförderung gelangen, die Vorschriften unter Nr. XV 1, Absatz 1 maßgebend.

Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XX.

Le pétrole à l'état brut et rectifié, s'il a un poids spécifique d'au moins 0,780 à une température de 17,5° du thermomètre centigrade (Celsius), ou s'il n'émet pas de vapeurs inflammables à une température de moins de 21° du thermomètre centigrade (Celsius) et à une hauteur du baromètre de 760 millimètres rapportée au niveau de la mer;

les huiles préparées avec le goudron de lignite si elles ont au moins le poids spécifique ci-dessus indiqué (solaroel, photogène, etc.);

les huiles préparées avec les goudrons de houille (benzole, toluole, xylole, cumole, etc.), ainsi que l'essence de mirbane (nitro-benzine)

sont soumis aux dispositions suivantes:

1° Ces objets, à moins que des voitures specialement construites à cet effet (wagons-citernes) ne soient employées, ne peuvent être transportés que

a. dans des tonneaux particulièrement bons et solides,

ou

b. dans des vases en métal étanches et capables de résister,

ou

c. dans des vases en verre; en ce dernier cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées;

aa. Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre fossile ou autres substances meubles;

bb. Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou dune autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogrammes.

2° Les vases qui se détérioreront pendant le transport, seront immédiatement déchargés et vendus, avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.

3° Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4° Les dispositions du N° 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5° En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

6° Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés aux alinéas 1 et 2 du présent numéro ont un poids spécifique d'au moins 0,780, ou que le pétrole a la qualité indiquée dans le premier alinéa du présent numéro à l'égard du point d'inflammation. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, on appliquera les conditions de transport du N° XXII, concernant l'essence de pétrole, etc.

Petroleum, rohes und gereinigtes, sofern es bei 17,5° Celsius ein specifisches Gewicht von mindestens 0,780 hat, oder bei einem Barometerstande von 760 Millimeter (auf die Meereshöhe reducirt) nicht unter 21° Celsius entzündliche Dämpfe giebt;

die aus Braunkohlentheer bereiteten Oele, sofern dieselben mindestens das vorgenannte specifische Gewicht haben (Solaröl, Photogen 2c);

ferner Steinkohlentheeröle (Benzol, Toluol, Xylol, Cumol 2c.), sowie Mirbanöl (Nitrobenzol);

unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu konstruirte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden:

entweder

a. in besonders guten, dauerhaften Fässern,

oder

b. in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen,

oder

c. in Gefäßen aus Glas; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:

aa. Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.

bb. Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf, oder ähnlichem Material besteht, mil Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 60 Kilogramm nicht übersteigen.

2. Während des Transports etwa schadhaft gewordene Gefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Versenders bestmöglich verkauft.
3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.
4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu declariren.
5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl. Nr. XXXV.
6. Aus dem Frachtbriefe muß zu ersehen sein, daß die im Absatz 1 und 2 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände ein specifisches Gewicht von mindestens 0,780 haben, oder daß das Petroleum der im Eingang angeführten Bestimmung, betreffend den Entflammungspunkt, entspricht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter Nummer XXII (betreffend Petroleumäther 2c.) Anwendung.

XXI.

Le pétrole à l'état brut et rectifié, le pétrole-naphte et les produits de la distillation du pétrole et du pétrole-naphte, lorsque ces matières ont un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 à une température de 17,5° du thermomètre centigrade (benzine, ligroïne et Putzöl).

Les articles précités sont soumis aux dispositions suivantes:

1° Ces objets, à moins que des voitures spécialement construites à cet effet (wagons-citernes) ne soient employées, ne peuvent être transportés que

a. dans des tonneaux particulièrement bons et solides.

ou

b. dans des vases en métal étanches et capables de résister,

ou

c. dans des vases en verre, en ce dernier cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées;

aa. Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, il doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre fossile ou autres substances meubles.

bb. Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilogrammes.

2° Les vases qui se détérioreront pendant le transport, seront immédiatement déchargés et vendus avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.

3° Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4° Les dispositions du chiffre 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5° En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

6° Au chargement et au déchargement, les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre ne doivent pas être transportés sur des camions, ni portés sur les épaules ou le dos, mais seulement par les anses.

7° Dans les wagons, les paniers et cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés l'un sur l'autre, mais l'un à côté de l'autre et sans superposition.

8° Chaque colis isolé, ainsi que les cuveaux ou paniers arrimés doivent porter sur une étiquette apparente avec le mot »inflammable« imprimé sur fond rouge, les mots »à porter à la main«. Les wagons devront être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription: »à manœuvrer avec précaution«.

9° Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés dans le premier alinéa du présent numéro ont un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 à une température de 17,5° Celsius. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, l'on appliquera les conditions de transport du N° XXII concernant l'essence de pétrole, etc.

Petroleum, rohes und gereinigtes, Petroleumnaphta und Destillate aus Petroleum und Petroleumnaphta, sofern diese Stoffe bei 17,5° Celsius ein specifisches Gewicht von weniger als 0,780 und mehr als 0,680 haben (Benzin, Ligroin und Putzöl),

unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu construirte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden,
   entweder
   a. in besonders guten, dauerhaften Fässern,
      oder
   b. in dichten widerstandsfähigen Metallgefäßen,
      oder
   c. in Gefäßen aus Glas; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:
      aa. Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.
      bb. Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 40 Kilogramm nicht übersteigen.
2. Während des Transports etwa schadhaft gewordene Gefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Versenders bestmöglich verkauft.
3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.
4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu declariren.
5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl. Nr. XXXV.
6. Bei der Ver- und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.
7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht übereinander, sondern nur in einer einfachen Schicht nebeneinander erfolgen.
8. Jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich“ zu versehen. Körbe und Kübel mit Gefäßen aus Glas haben außerdem noch die Aufschrift „Muß getragen werden“ zu erhalten. An den Wagen ist ein rother Zettel mit der Aufschrift „Vorsichtig rangiren“ anzubringen.
9. Aus dem Frachtbriefe muß zu ersehen sein, daß die im Absatz 1 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände bei 17,5° Celsius ein specifisches Gewicht von weniger als 0,780 und mehr als 0,680 haben. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter Nr. XXII (betreffend Petroleumäther 2c.) Anwendung.

XXII.

L'essence de pétrole (gazoline, néoline, etc.) et les autres produits facilement inflammables préparés avec du pétrole-naphte ou du goudron de lignite, lorsque ces matières ont un poids spécifique de 0,680 ou moins à une température de 17,5° Celsius.

Les produits précité sont soumis aux conditions suivantes:

1° Ces objets ne peuvent être transportés que
  a. dans des vases en métal étanches et capables de résister,
    ou
  b. dans des vases en verre, en ce dernier cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées:
    aa. Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre fossile ou autres substances meubles.
    bb. Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilogrammes.

2° Les vases qui se détérioreront pendant le transport, seront immédiatement déchargés et vendus avec le contenu qui y sera resté, aux mieux des intérêts de l'expéditeur.

3° Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4° Les dispositions sous 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5° En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

6° Au chargement et au déchargement, les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre ne doivent pas être transportés sur des camions, ni portés sur les épaules ou le dos, mais seulement par les anses.

7° Dans les wagons, les paniers et cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés les uns sur les autres, mais l'un à côté de l'autre et sans superposition.

8° Chaque colis isolé, ainsi que les paniers ou cuveaux arrimés, doivent porter sur une étiquette apparente, avec le mot »inflammable«, imprimé sur fond rouge, les mots »à porter à la main«. Les wagons devront être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription: »à ranger avec précaution«.

Petroleumäther (Gasolin, Neolin ꝛc.) und ähnliche aus Petroleumnaphta oder Braunkohlentheer bereitete leicht entzündliche Producte, sofern diese Stoffe bei 17,5° Celsius ein specifisches Gewicht von 0,680 oder weniger haben,

unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen nur befördert werden:
   entweder
   a. in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen,
   oder
   b. in Gefäßen aus Glas; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:
      aa. Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.
      bb. Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 40 Kilogramm nicht übersteigen.
2. Während des Transports etwa schadhaft gewordene Gefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Versenders bestmöglichst verkauft.
3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.
4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu declariren.
5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl. Nr. XXXV.
6. Bei der Ver- und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.
7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht übereinander, sondern nur in einer einfachen Schicht nebeneinander erfolgen.
8. Jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich" zu versehen; Körbe und Kübel mit Gefäßen aus Glas haben außerdem noch die Aufschrift: „Muß getragen werden" zu erhalten. An den Wagen ist ein rother Zettel mit der Aufschrift „Vorsichtig rangiren" anzubringen.

XXIII.

Le transport d'huile de térébenthine et autres huiles de mauvaise odeur, ainsi que d'ammoniaque, n'est fait que dans des wagons découverts.

Cette disposition s'applique aussi aux tonneaux et aux autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

Die Beförderung von Terpentinöl und sonstigen übelriechenden Oelen, desgleichen von Salmiakgeist, findet nur in offenen Wagen statt.

Diese Bestimmung gilt auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu declariren.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XXIV.

Les substances arsénicales non liquides, notamment l'acide arsénieux (fumée arsénicale coagulée), l'arsenic jaune (sulfure d'arsenic, orpiment), l'arsenic rouge (réalgar), l'arsenic natif (cobalt arsénical écailleux ou pierre à mouches), etc., ne sont admis au transport que

1° si sur chaque colis se trouve en caractères lisibles et avec de la couleur noire à l'huile l'inscription: »arsenic (poison)«, et

2° si l'emballage est fait de la manière suivante:

soit

a. en tonneaux ou caisses doubles, les fonds des tonneaux consolidés au moyen de cercles, et les couvercles des caisses au moyen de cercles ou de bandes de fer, les tonneaux ou caisses intérieurs étant faits de bois fort et sec et garnis au dedans de toile serrée ou autre tissu serré de même genre,

ou

b. en sacs de toile goudronnée, emballés dans des tonneaux simples de bois fort et sec,

ou

c. en cylindres de ferblanc soudés, revêtus d'un manteau de bois solide, dont les fonds sont consolidés au moyen de cercles.

Nicht flüssige Arsenikalien, namentlich arsenige Säure (Hüttenrauch), gelbes Arsenik (Rauschgelb, Auripigment), rothes Arsenik (Realgar), Scherbenkobalt (Fliegenstein) ꝛc. werden nur dann zum Transport angenommen, wenn

1. auf jedem Versandtstücke in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Oelfarbe die Worte „Arsenik (Gift)“ angebracht sind, und

2. die Verpackung in nachstehender Weise bewirkt worden ist:

entweder.

a. in doppelten Fässern oder Kisten, wobei die Böden der Fässer mit Einlagereifen, die Deckel der Kisten mit Reifen oder eisernen Bändern gesichert sein, die inneren Fässer oder Kisten von starkem trockenem Holze gefertigt und inwendig mit dichter Leinwand oder ähnlichen dichten Geweben verklebt sein müssen,

oder

b. in Säcken von getheerter Leinwand, welche in einfache Fässer von starkem trockenem Holze verpackt sind,
oder
c. in verlötheten Blechcylindern, welche mit festen Holzmänteln (Ueberfässern) bekleidet sind, deren Böden mit Einlagereifen gesichert sind,

XXV.

Les substances arsénicales liquides, particulièrement les acides arsénieux, sont soumis aux dispositions spécifiées sous XXIV 1 et sous XV 1 et 3 (à l'exception de la disposition du 2 citée au 3).

Flüssige Arsenikalien, insbesondere Arsensäure, unterliegen den Bestimmungen unter XXIV, 1 und unter XV, 1 und 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmungen unter 2).

XXVI.

Les autres produits métalliques vénéneux (couleurs et sels à base métallique, etc), particulièrement les produits mercuriels, tels que: sublimé, calomel, précipité blanc et rouge, cinabre; les sels et couleurs de cuivre, tels que: sulfate de cuivre, vert-de-gris, pigments de cuivre, cuivres verts et bleus, les préparations de plomb, tels que: litharge (massicot), minium, sucre de Saturne et autres sels de plomb, céruse et autres couleurs à base de plomb, poussière de zinc, cendres de zinc et d'antimoine, ne peuvent être remis au chemin de fer pour le transport que dans des tonneaux ou caisses bien joints, faits de bois sec et solide, consolidés au moyen de cercles ou de bandes de fer. Ces cercles ou bandes devront être tels que, malgré les secousses et chocs inévitables lors du transport, ces matières ne fuient pas par les fentes.

Andere giftige Metallpräparate (giftige Metallfarben, Metallsalze 2c.), wohin insbesondere Quecksilberpräparate, als: Sublimat, Kalomel, weißes und rothes Präcipitat, Zinnober, ferner Kupfersalze und Kupferfarben, als: Kupfervitriol; Grünspan, grüne und blaue Kupferpigmente, desgleichen Bleipräparate, als: Bleiglätte (Massikot), Mennige, Bleizucker und andere Bleisalze, Bleiweiß und andere Bleifarben, auch Zinkstaub, sowie Zinn- und Antimonasche gehören, dürfen nur in dichten, von festem trockenem Holze gefertigten, mit Einlagereifen, beziehungsweise Umfassungsbändern versehenen Fässern oder Kisten zum Transporte aufgegeben werden Die Umschließungen müssen so beschaffen sein, daß durch die beim Transporte unvermeidlichen Erschütterungen, Stöße 2c. ein Verstauben der Stoffe durch die Fugen nicht eintritt.

XXVII.

La levure liquide ou solide, ne sera reçue que dans des vases qui ne sont pas fermés hermétiquement.

Hefe, sowohl flüssige als feste, wird nur in Gefäßen zugelassen, die nicht luftdicht geschlossen sind.

XXVIII.

Le noir de fumée ne sera admis à l'expédition qu'en tonnelets emballés dans de solides paniers, ou dans des vases garnis à l'intérieur de papier, de toile ou autre étoffe semblable, collée sur les parois.

Kienruß wird nur in kleinen, in dauerhafte Körbe verpackten Tönnchen oder in Gefäßen zugelassen, welche im Innern mit Papier, Leinwand oder ähnlichen Stoffen dicht verklebt sind.

XXIX.

Le charbon de bois en poudre ou en grains n'est admis au transport que s'il est emballé.

S'il est fraîchement éteint, on emploïera pour l'emballage

soit

a. des boîtes de forte tôle hermétiquement fermées,

ou

b. des tonneaux (dits tonneaux américains) hermétiquement fermés, construits de plusieurs épaisseurs de carton verni, très-fort et très-ferme, tonneaux dont les deux extrémités sont munies de cercles de fer, dont les fonds en bois fort, coupés au moyen du tour, sont vissés aux cercles de fer au moyen de vis à bois en fer, et dont les joints sont soigneusement collés avec des bandes de papier et d'étoffe.

Quand du charbon de bois en poudre ou en grains est remis au chemin de fer pour être transporté, il doit être indiqué sur la lettre de voiture si le charbon est fraîchement éteint ou non. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, le charbon sera considéré comme fraîchement éteint et ne sera accepté pour le transport que dans l'emballage ci-dessus prescrit.

Gemahlene oder körnige Holzkohle wird nur verpackt zur Beförderung zugelassen.

Befindet sie sich in frisch geglühtem Zustande, so sind zur Verpackung zu verwenden:

entweder

a. luftdicht verschlossene Behälter aus starkem Eisenblech,

oder

b. luftdichte, aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen, gefirnißten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer), deren beide Enden mit eisernen Reifen versehen, deren Bodenstücke aus starkem abgedrehtem Holze mittelst eiserner Holzschrauben an die eisernen Reife geschraubt und deren Fugen mit Papier- oder Leinwandstreifen sorgfältig verklebt sind.

Wird gemahlene oder körnige Holzkohle zum Transport aufgegeben, so muß aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie sich in frisch geglühtem Zustande befindet oder nicht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXX.

Le cordonnet de soie, la soie souple, la bourre de soie et la soie chape, fortement chargés et en écheveaux, ne sont admis au transport qu'en caisses.

Quand les caisses ont plus de 12 centimètres de hauteur intérieure, les couches de soie qui y sont placées seront séparées entre elles par des espaces vides de 2 centimètres de hauteur. Ces espaces vides sont formés au moyen de grilles de bois composées de lattes carrées de 2 centimètres de côté, espacées entre elles de 2 centimètres et reliées aux extrémités par deux minces baguettes. Des trous d'un centimètre d'ouverture au moins seront pratiqués dans les parois latérales des caisses; ces trous s'ouvriront sur les espaces vides entre les lattes, de manière qu'il soit possible de traverser la caisse avec une tringle. Afin que ces trous des caisses ne puissent être couverts et devenir inefficaces, on clouera extérieurement deux baguettes au bord de chaque paroi latérale.

Quand de la soie est remise au chemin de fer pour être expédiée, la lettre de voiture devra indiquer si cette soie appartient ou non aux espèces désignées ci-dessus. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, la marchandise sera considérée comme se trouvant dans les conditions de l'un de ces articles et sera assujettie aux mêmes prescriptions d'emballage.

Die hochbeschwerten Corbonnet-, Souple-, Bourre de soie- und Chappe-Seiden in Strängen werden nur in Kisten zum Transport zugelassen. Bei Kisten von mehr als 12 Centimeter innerer Höhe müssen die darin befindlichen einzelnen Lagen Seide durch 2 Centimeter hohe Hohlräume von einander getrennt werden. Diese Hohlräume werden gebildet durch Holzroste, welche aus quadratischen Latten von 2 Centimeter Seite im Abstand von 2 Centimeter bestehen und durch zwei dünne Querleisten an den Enden verbunden sind. In den Seitenwänden der Kisten sind mindestens 1 Centimeter breite Löcher anzubringen, welche auf die Hohlräume zwischen den Latten gehen, so daß man mit einer Stange durch die Kiste hindurchfahren kann. Damit die Kistenlöcher nicht zugedeckt und dadurch unwirksam werden können, sind außen an den Rand jeder Seite zwei Leisten anzunageln.

Wird Seide zum Transport aufgegeben, so muß aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie zu den vorbezeichneten Arten gehört oder nicht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXXI.

La laine, particulièrement la laine artificielle (laine Mungo ou Shoddy) et les déchets de laine, déchets de drap, déchets de filature, de coton et de fil de coton, les mailles de corps, les mailles de jeu, la soie et les déchets de soie, le lin, le chanvre, les étoupes, les chiffons et autres objets de ce genre, ne devront être transportés, s'ils sont graissés, que dans des wagons découverts et sans couverture, à moins que l'expéditeur ne s'entende avec le chemin de fer pour l'envoi en wagons couverts. (Pour la laine ayant servi au nettoyage voir alinéa 3.)

La lettre de voiture devra indiquer si lesdits objets sont graissés ou non, dans le cas contraire ils seront considérés et traités comme étant graissés.

La laine ayant servi au nettoyage n'est admise au transport que dans des fûts solides et hermétiquement fermés.

Wolle, insbesondere Kunstwolle (Mungo- oder Shoddywolle), und Wollabfälle, Tuchtrümmer, Spinnerei-, Baumwollen- und Baumwollengarn-Abfälle, Weber- und Harnisch-Litzen, sowie Geschirrlitzen, ferner Seide- und Seidenabfälle, Flachs, Hanf, Werg, Lumpen und andere derartige Gegenstände (wegen gebrauchter Putzwolle vergleiche Absatz 3) werden, wenn sie gefettet sind, nur auf offenen Wagen unter Deckenverschluß befördert, sofern sich nicht der Versender mit der Eisenbahn über Versendung in bedeckt gebauten Wagen verständigt.

Aus dem Frachtbriefe muß ersichtlich sein, ob die genannten Gegenstände gefettet sind oder nicht, andernfalls sie als gefettet betrachtet und behandelt werden.

Gebrauchte Putzwolle wird nur in festen, dichtverschlossenen Fässern, Kisten oder sonstigen Gefäßen zum Transporte zugelassen.

XXXII.

Les déchets animaux sujets à putréfaction, tels que peaux fraiches non salées, graisses, tendons, os, cornes, sabots ne sont acceptés et transportés qu'aux conditions suivantes:

1° Les transports doivent être annoncés par l'expéditeur au bureau des marchandises de la gare de départ et être amenés à l'heure fixée par ledit bureau pour le chargement.

2° Les envois isolés ne sont admis qu'emballés dans de bons tonneaux, baquets ou caisses, bien fermés

3° Les tendons frais, les colles matières non passées à la chaux, ainsi que les déchets de ces objets, de même les peaux fraiches non salées, ne sont admis qne dans l'emballage prescrit au N° 2, même pour les chargements par wagon complet.

4° Le transport de tous les autres objets de cette catégorie par wagon entier est effectué en wagons découverts munis d'une bâche. Les bâches nécessaires seront fournies par l'expéditeur.

5° Le chemin de fer peut se faire payer d'avance le prix du transport.

6° Les frais de désinfection, s'il y a lieu, sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

Fäulnißfähige thierische Abfälle, wie ungesalzene frische Häute, Fette, Flechsen, Knochen, Hörner und Klauen werden nur unter nachstehenden Bedingungen angenommen und befördert:

1. Die Transporte müssen der betreffenden Eisenbahn-Güter-Expedition von dem Versender angemeldet und zu der von derselben zu bestimmenden Zeit zur Verladung gestellt werden.
2. Einzelsendungen werden nur in feste, dichtverschlossene Fässer, Kübel oder Kisten verpackt zugelassen.
3. Frische Flechsen, nicht gekalktes frisches Leimleder, sowie die Abfälle von beiden, desgleichen ungesalzene frische Häute werden auch bei der Aufgabe in Wagenladungen nur in der zu Ziffer 2 vorgeschriebenen Verpackung angenommen.
4. Die Beförderung aller übrigen Gegenstände dieser Kategorie in Wagenladungen findet in offenen Wagen unter Deckenverschluß statt. Die erforderlichen Decken sind von den Versendern zu stellen.

5. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.
6. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Versender, bezw. dem Empfänger, zur Last.

XXXIII.

Le soufre non emballé n'est expédié que dans des wagons fermés.

Schwefel in unverpacktem Zustande wird nur in bedeckt gebauten Wagen befördert.

XXXIV.

Les objets auxquels le feu peut facilement être communiqué par des étincelles de la locomotive, tels que, foin, paille (y compris la paille de maïs et de lin), joncs (à l'exclusion du jonc d'Espagne), écorce d'arbres, tourbe (à l'exception de la tourbe mécanique ou comprimée), charbon de bois entier (non moulu (voir N° XXIX), matières à filer végétales et leurs déchets, les rognures de papier, la sciure de bois, les tissus de bois, les copeaux de bois, etc., ainsi que les marchandises fabriquées au moyen d'un mélange de résidus de pétrole, de résine et d'autres objets semblables avec des corps poreux inflammables, de même le plâtre, les cendres lessivées de chaux et trass, dans le cas où ils ne seraient pas emballés, ne seront reçus que s'ils sont complètement couverts et à la condition que l'expéditeur et le destinataire opèreront eux-mêmes le chargement et le déchargement. A la demande de l'administration, l'expéditeur doit aussi fournir lui-même les bâches nécessaires pour couvrir ces objets.

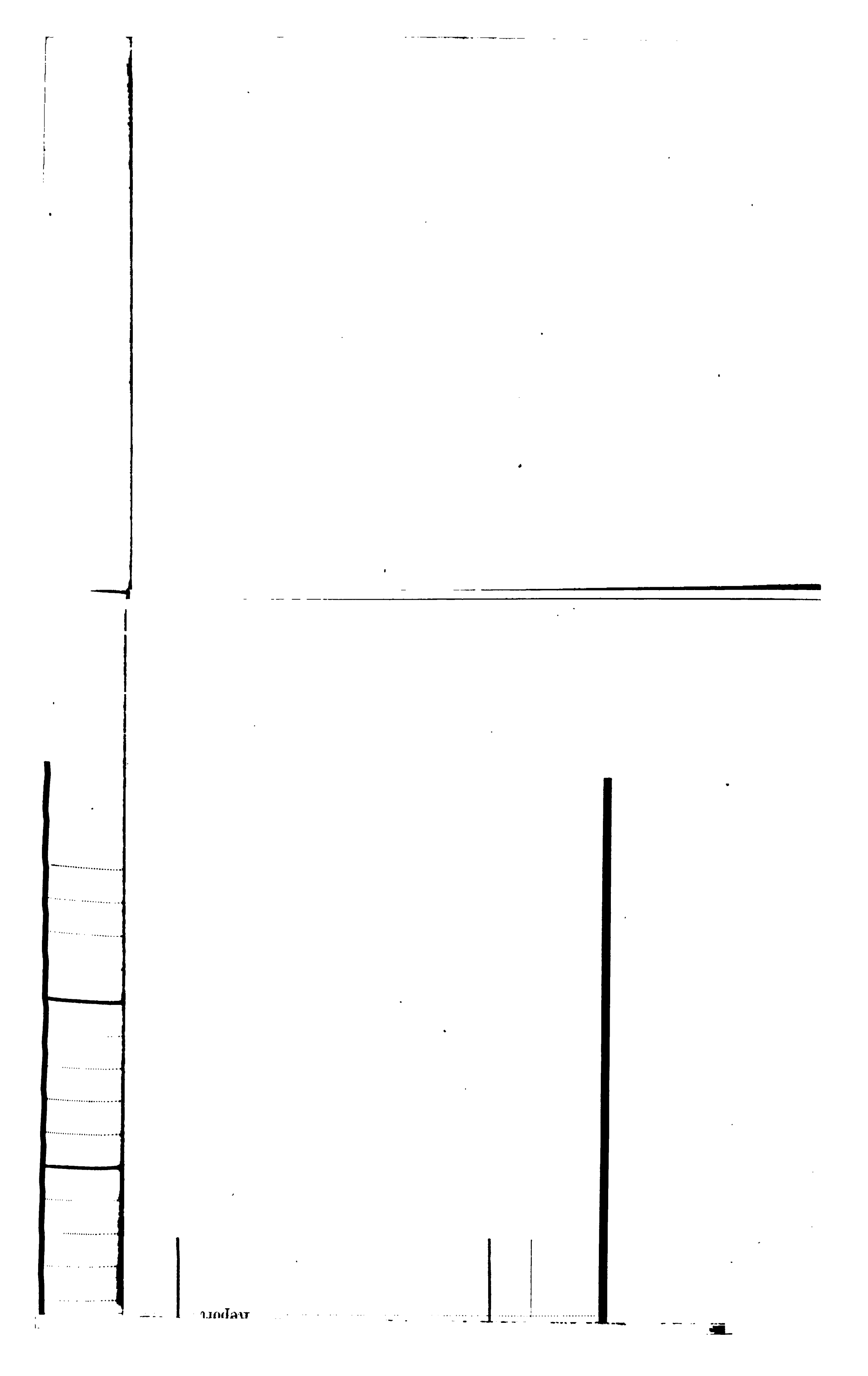
Gegenstände, welche durch Funken der Lokomotive leicht entzündet werden können, wie Heu, Stroh (auch Reis- und Flachsstroh), Rohr (ausschließlich Spanisches Rohr), Borke, Torf (mit Ausnahme von sogenanntem Maschinen- oder Preß-Torf), ganze (unzerkleinerte) Holzkohlen (vergleiche Nr. XXIX), vegetabilische Spinnstoffe und deren Abfälle, Papierspähne, Holzmehl, Holzzeugmasse, Holzspähne 2c., sowie durch Vermischung von Petroleumrückständen, Harzen und dergleichen Stoffen mit lockeren, brennbaren Körpern hergestellte Waaren, desgleichen Gyps, Kalkäscher und Traß werden in unverpacktem Zustande nur vollständig bedeckt und unter der weiteren Bedingung zum Transport zugelassen, daß der Versender und der Empfänger das Auf- und Abladen selbst besorgen. Auch hat der Versender auf Verlangen der Verwaltung die Bedeckung dieser Gegenstände selbst zu beschaffen.

XXXV.

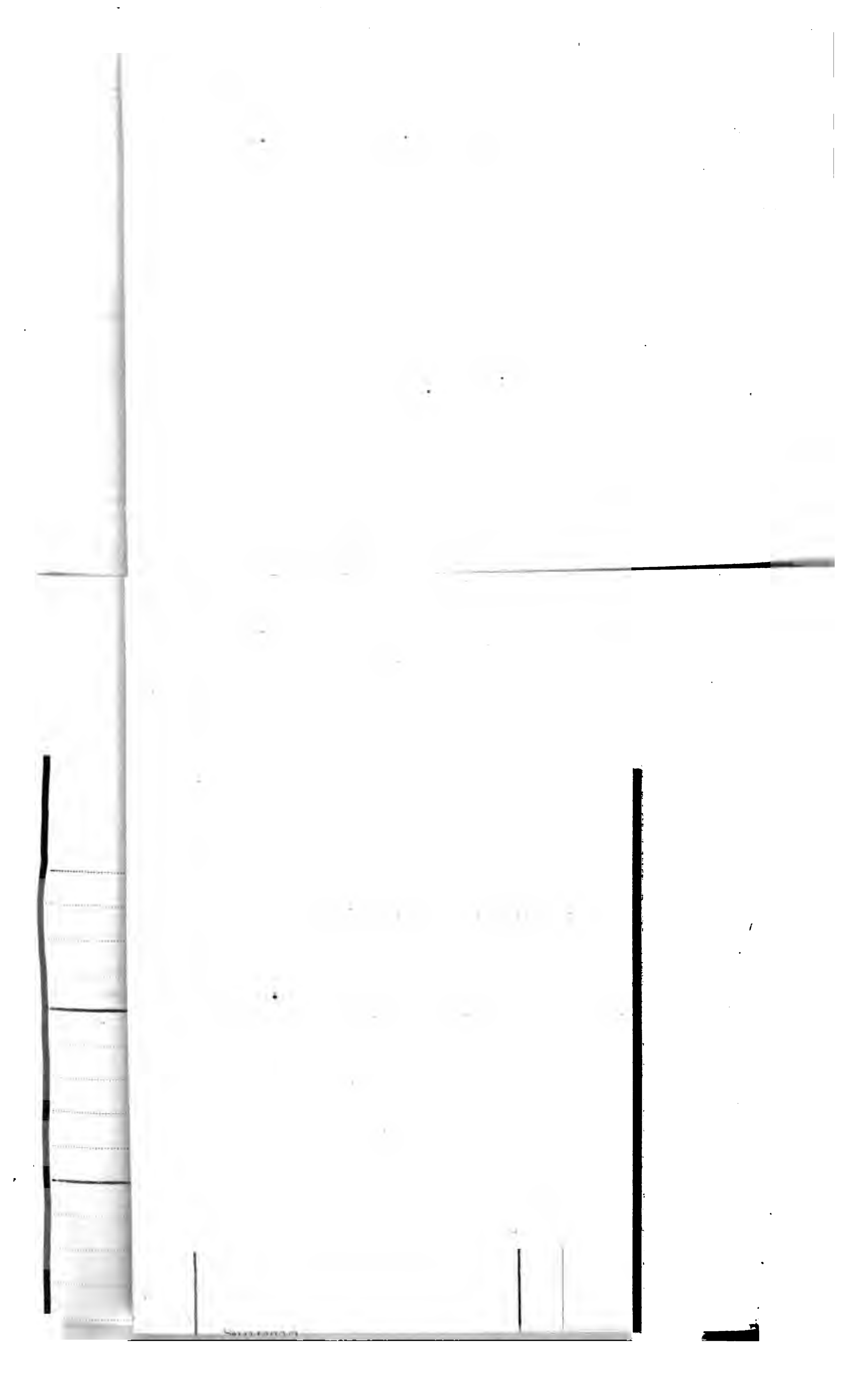
Quand les produits chimiques spécifiés sous les Nos IX, XI, XV, XVI, XIX à XXIII inclus sont livrés au transport en quantité ne dépassant pas 10 kilogrammes par espèce, il est permis de réunir en un colis, tant entre eux qu' avec d'autres objets admis au transport sans conditions, les corps spécifiés sous les Nos IX, XI, XVI (à l'exception du brôme), XIX à XXIII inclus, d'une part, et ceux spécifiés sous le N° XV (y compris le brôme jusqu'au poids de 100 grammes), d'autre part. Ces corps renfermées dans des flacons de verre ou

de ferblanc doivent être emballés solidement par couches au moyen de paille, foin, son, sciure de bois, terre fossile ou autres substances meubles, et être désignés nominativement dans la lettre de voiture.

Falls die unter IX, XI, XV, XVI, XIX bis XXIII einschließlich aufgeführten Chemikalien in Menge von nicht mehr als je 10 Kilogramm zum Versandt kommen, ist es gestattet, die unter Nr. IX, XI, XVI (mit Ausnahme von Brom) XIX bis XXIII einschließlich aufgeführten Körper einerseits, und die unter Nr. XV (mit Einschluß von Brom bis zum Gewicht von 100 Gramm) andererseits sowohl mit einander als mit anderen, bedingungslos zum Eisenbahntransport zugelassenen Gegenständen in ein Frachtstück zu vereinigen. Jene Körper müssen in dicht verschlossenen Glas- oder Blechflaschen mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen in starke Kisten fest eingebettet und im Frachtbriefe namentlich aufgeführt sein.



	Unité de taxe pour 100 kilogr.	à percevoir			Timbre des stations de transit et justification des délais supplémentaires
Report					
:laration					
raison					
aration					
raison					
ration					
aison					



	Fracht-satz für 100 Kilogr.	zu erheben				Uebergangs-Stempel und Vermerk über Zuschlagsfristen
›ertrag						
›ration						
›ration						
›ration						

Annexe 3.

Déclaration.

Le bureau de marchandises du chemin de fer ....

à .... a, sur ma (notre) demande, accepté

au transport par chemin de fer en destination de ....

les marchandises ci après désignées et portant les marques suivantes, ainsi qu'il résulte de

la lettre de voiture en date de ce jour ....

savoir:

....

....

....

Je (Nous) déclar formellement par la présente que ces marchandises ont été remises au

transport sans emballage / avec un emballage défectueux notamment: *)

....

....

....

et qu'il en est fait mention dans la lettre de voiture du

.... le .... 18.........

*) Sera à rayer, selon le conditionnement de la marchandise, ou »sans emballage« ou »avec un emballage défectueux notamment«.

Lorsqu'il s'agit d'une expédition se composant de plusieurs colis, la déclaration ne doit porter que sur ceux de ces colis qui seront remis au transport sans emballage ou avec un emballage défectueux.

Anlage 3.

Erklärung.

Die Güter-Expedition der ....

Eisenbahn zu .... hat auf mein (unser) Ersuchen folgende Güter, welche laut Frachtbrief vom heutigen Tage in nachstehender Weise bezeichnet sind, zur Eisenbahn-Beförderung nach ....

von mir (uns) angenommen, nämlich ....

....

....

....

Ich (Wir) erkenne(n) hierbei ausdrücklich an, daß diese Güter

unverpackt
in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung, *)

....

....

....

....

aufgegeben sind, und daß dieses auf dem Frachtbriefe von mir (uns) anerkannt ist,

.... den ....ten .... 18..........

---

*) Je nach der Beschaffenheit der Sendung ist entweder das Wort „unverpackt" oder der Passus „in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung" zu streichen.

Das Anerkenntniß ist bei Sendungen, die aus mehreren Kolli bestehen, auf diejenigen Stücke zu beschränken, welche unverpackt sind oder Mängel in der Verpackung zeigen.

Annexe 4.

Disposition ultérieure.

.... le .... 18........

La gare de .... du chemin de fer de ....

est priée de ne pas livrer au destinataire M ....

à .... désigné dans la lettre de voiture du .... 18........

l'expédition ci après spécifiée:

Marques et Numéro.	Nombre.	Nature de l'emballage.	Désignation de la marchandise.	Poids en kilogr.

mais de

1° la faire retourner à mon adresse.

2° l'envoyer à M ....

à .... station du chemin de fer de ....

(Signature.)

Observations. On rayera la disposition qui ne convient pas à chaque cas particulier.
Dans le cas n° 2, il n'est permis de désigner qu'un seul destinataire, soit à *la gare de destination primitive,* soit à *une gare intermédiaire.*

Anlage 4.

Nachträgliche Anweisung.

.... den .... 18..........

Die Güter-Expedition der .... Eisenbahn zu ....

ersuche(n) ich / wir, die mittelst Frachtbrief d. d. .... den ....

.... 18.......... zur Beförderung

an ....

zu ....

aufgelieferte, nachstehend bezeichnete Sendung

Zeichen und Nummer.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht. Kilogramm.

nicht an den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger abzuliefern, sondern

1. an meine Adresse dahier zurückzuliefern.
2. an .... in .... Station ....

der .... Eisenbahn zu senden.

(Unterschrift.)

Anmerkung. Diejenigen Theile des Formulars, welche auf den einzelnen Fall nicht passen, sind zu durchstreichen.

Im Falle der unter Nr. 2 vorgesehenen Anweisung ist es nur zulässig, einen Empfänger auf der ursprünglichen Bestimmungsstation oder auf einer Zwischenstation zu bezeichnen.

IV.

Protocole de clôture.

Schlussprotocoll.

Au moment de procéder à la signature de la Convention conclue à la date de ce jour, les Plénipotentiaires soussignés ont déclaré et stipulé ce qui suit:

1° Au sujet de l'article premier, il est entendu que les transports dont le point de départ et le point d'arrivée sont situés sur le territoire d'un même Etat, et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit sur une ligne exploitée par une administration dépendant de l'Etat d'où part l'expédition, ne sont pas considérés comme transports internationaux.

Il est de même entendu que les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux transports qui s'effectuent d'un point quelconque du territoire d'un Etat, en destination, soit de la gare frontière d'un Etat limitrophe où doivent s'accomplir les formalités de douane, soit d'une station située entre cette gare et la frontière elle-même, à moins que l'expéditeur ne réclame l'application de la présente Convention. Il en est de même pour les transports effectués de la gare frontière ou de l'une des stations intermédiaires ci-dessus désignées à une gare de l'autre Etat.

2° Au sujet de l'article onze, il est déclaré par les soussignés qu'ils ne peuvent prendre aucun engagement qui limiterait la liberté d'action des Etats dans la règlementation du trafic intérieur de leurs chemins de fer. Ils constatent, du reste, chacun en ce qui concerne l'Etat qu'il représente, que cette règlementation est actuellement en harmonie avec les principes posés dans l'article onze de la Convention, et ils considèrent comme désirable que cette harmonie soit maintenue.

3° Il est entendu que la Convention ne modifie en rien les rapports des chemins de fer avec les Etats dont ils dépendent, rapports qui continueront à être réglés par la législation de chaque Etat, et que notamment la Convention n'apporte aucune dérogation aux dispositions en vigueur dans chaque Etat concernant l'homologation des tarifs et des conditions de transport.

4° Il est entendu que le Règlement relatif à l'institution d'un Office central, ainsi que les Dispositions règlementaires pour l'exécution de la Convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer, de

même que les annexes 1, 2, 3 et 4, auront la même valeur et durée que la Convention elle-même.

Le présent Protocole de clôture, qui sera ratifié en même temps que la Convention conclue à la date de ce jour, sera considéré comme faisant partie intégrante de cette Convention et aura la même valeur et durée.

En ce qui concerne la liste des chemins de fer que chaque Etat doit présenter conformément à l'article premier de la Convention, les Délégués ont arrêté les dispositions suivantes:

La liste contiendra la désignation des lignes de chemins de fer du territoire de l'Etat auxquelles sera applicable la Convention. Pour les lignes formant un groupe ou réseau, exploité par une même Administration, il suffira de désigner le réseau entier en énumérant seulement les lignes dépendant de ce réseau, qui seraient exclues de la Convention. L'Etat désignant joindra à cette liste une carte planimétrique de son territoire, dans laquelle les lignes admises seront tracées en couleur verte, et les lignes exclues en couleur rouge.

Les Délégués prient le Conseil fédéral suisse d'inviter les Gouvernements respectifs des Etats représentés à la Conférence à rédiger leurs listes en se conformant aux dispositions ci-dessus, puis à les transmettre, dans le plus bref délai, au Conseil fédéral suisse, lequel voudra bien se charger de les communiquer ensuite à chacun des Etats.

En foi de quoi, les Délégués respectifs ont dressé le présent Procès-verbal final et y ont apposé leurs signatures.

Fait à BERNE, le 17 juillet 1886, en deux exemplaires, dont l'un en langue française et l'autre en langue allemande, qui seront déposés aux archives de la Confédération suisse.

Im Begriffe an die Unterzeichnung des am heutigen Tage abgeschlossenen Uebereinkommens zu schreiten, haben die unterzeichneten Bevollmächtigten erklärt und vereinbart, was folgt:

I. In Betreff des Artikels 1 besteht darüber allseitiges Einverständniß, daß Sendungen, deren Abgangs- und Endstation in dem Gebiete desselben Staates liegen, nicht als internationale Transporte zu betrachten sind, wenn dieselben auf einer Linie, deren Betrieb einer Verwaltung dieses Staates angehört, das Gebiet eines fremden Staates nur transitiren.

Im Weiteren ist man darüber einverstanden, daß die Bestimmungen dieses Uebereinkommens keine Anwendung finden, wenn eine Sendung von irgend einer Station eines Staatsgebietes entweder nach dem Grenzbahnhofe des Nachbarstaates, in welchem die Zollbehandlung erfolgt, oder nach einer Station stattfindet, welche zwischen diesem Bahnhofe und der Grenze liegt; es sei denn, daß der Absender für eine solche Sendung die Anwendung des gegenwärtigen Uebereinkommens verlangt. Diese Bestimmung gilt auch für Transporte von dem genannten Grenzbahnhof oder einer der genannten Zwischenstationen nach Stationen des anderen Staates.

II. In Betreff des Artikels 11 erklären die unterzeichneten Bevollmächtigten, daß sie keine Verpflichtung eingehen können, welche die Freiheit ihrer Staaten in der Regelung ihres internen Eisenbahnverkehrs beschränken würde. Sie konstatiren übrigens, jeder für den von ihm vertretenen Staat, daß diese Regelung zur Zeit mit

den im Art. 11 des Uebereinkommens festgestellten Grundsätzen sich im Einklange befinde und sie betrachten es als wünschenswerth, daß dieser Einklang erhalten bleibe.

III. Es wird ferner anerkannt, daß durch das Uebereinkommen das Verhältniß der Eisenbahnen zu dem Staate, welchem sie angehören, in keiner Weise geändert wird und daß dieses Verhältniß auch in Zukunft durch die Gesetzgebung jedes einzelnen Staates geregelt werden wird, sowie daß insbesondere durch das Uebereinkommen die in jedem Staate in Geltung stehenden Bestimmungen über die staatliche Genehmigung der Tarife und Transportbedingungen nicht berührt werden.

IV. Es wird anerkannt, daß das Reglement betreffend die Errichtung eines Centralamtes, sowie die Ausführungsbestimmungen zu dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und die Anlagen 1, 2, 3 und 4 dieselbe Kraft und Dauer haben sollen, wie das Uebereinkommen selbst.

Das gegenwärtige Schlußprotocoll, welches zugleich mit dem am heutigen Tage abgeschlossenen Uebereinkommen ratificirt werden soll, ist als ein integrirender Bestandtheil dieses Uebereinkommens zu betrachten und hat dieselbe Kraft und Dauer wie dieses letztere selbst.

In Betreff der Liste der Eisenbahnen, welche jeder Staat in Gemäßheit des Artikels 1 des Uebereinkommens vorzulegen haben wird, haben sich die Delegirten über nachstehende Bestimmungen geeinigt:

Die Liste hat die Bezeichnung der in dem betreffenden Staatsgebiete gelegenen Eisenbahnlinien zu enthalten, auf welche das Uebereinkommen Anwendung finden soll. Bezüglich jener Linien, welche die Gruppe oder das Netz einer und derselben Verwaltung bilden, genügt die Bezeichnung dieser Gruppe oder dieses Netzes unter Benennung jener Linien, welche von dem Uebereinkommen ausgeschlossen sein sollen.

Jeder bezeichnende Staat hat der Liste eine Eisenbahnkarte seines Gebietes anzuschließen, in welcher die an dem Uebereinkommen theilnehmenden Eisenbahnen mit grüner und die von demselben ausgeschlossenen Linien mit rother Farbe zu kennzeichnen sind.

Die Delegirten richten an den Schweizerischen Bundesrath die Bitte, die Regierungen der bei der Konferenz vertretenen Staaten einzuladen, die Listen unter Beobachtung der obigen Bestimmungen zusammenzustellen und dieselben hierauf in möglichst kurzer Frist dem Schweizerischen Bundesrathe zu übermitteln, welch' letzterer ersucht wird, diese Listen an die verschiedenen Staaten gelangen zu lassen.

Urkund dessen haben die Delegirten das gegenwärtige Schlußprotocoll errichtet und demselben ihre Unterschriften beigesetzt.

Unterzeichnet zu Bern, am 17. Juli 1886 in zwei Exemplaren, von welchen das eine in Deutscher, das andere in Französischer Sprache abgefaßt ist, und welche im Schweizerischen Staatsarchive niedergelegt werden.

Berlin.
Druck von C. Feicht.
Adler-Straße 5.

Früher erschienene Publicationen des gleichen Verfassers:

Das Telegraphenrecht (Zürich 1871, 2. Aufl. 1873).

Das Telephonrecht (Leipzig 1885).

Die Haftpflicht der Postanstalten (Leipzig 1877).

Reflexionen über das Schweizerische Postrecht (Zeitschrift für Schweizerisches Recht, N. F. V, S. 33—72).

Ueber die Frage des Schutzes der Erfindungen sowie der Marken, Muster und Modelle in der Schweiz (Bern 1878).

Die betrügliche Nachahmung des Namens und der Fabrikmarke A. W. FABER (Zürich 1882).

Das Pfand- und Concursrecht der Eisenbahnen (Leipzig 1879).

Studien über die rechtliche Natur und Wirkung der von einer Eisenbahngesellschaft gegenüber Gründungsgesellschaften oder -Comités eingegangenen Verpflichtung zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn (in Goldschmidt's Zeitschrift für Handelsrecht XXIV, N. F. IX, S. 339—386).

Die Schuldexecution und der Concurs gegen Gemeinden (Zürich 1880).

Rechtsgutachten und Gesetzesentwurf betreffend die Schuldexecution und den Concurs gegen Gemeinden, im Auftrage des eidgenössischen Justizdepartements ausgearbeitet (Bern 1885).





